UNIV. OF ARIZONA
843.89 H22e mn
Hamp, Pierre/La peine des hommes. Le rai
3 9001 03951 8371

LE RAIL

ŒUVRES DE PIERRE HAMP

"LA PEINE DES HOMMES"

LE RAIL, 1 vol. in-18.

MARÉE FRAICHE, VIN DE CHAMPAGNE, 1 vol. in-18.

L'ENQUÊTE, 1 vol. in-18.

LE TRAVAIL INVINCIBLE, 1 vol. in-18.

LES MÉTIERS BLESSÉS, 1 vol. in-16.

LA VICTOIRE MÉCANICIENNE, 1 vol. in-16.

LES CHERCHEURS D'OR, 1 vol. in-18.

LE CANTIQUE DES CANTIQUES, 2 vol. in-18 Chacun.

UN NOUVEL HONNEUR, 1 vol. in-18.

VIEILLE HISTOIRE, 1 vol. in-18.

GENS, 1 vol. in-18.

LA FRANCE, PAYS OUVRIER, 1 vol. in-18.

VICTOIRE DE LA FRANCE SUR LES FRANÇAIS, 1 vol. in-18.

GENS, DEUXIÈME TABLEAU, 1 vol. in-18.

PIERRE HAMP

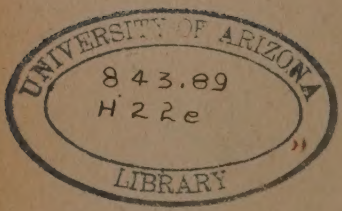
LA PEINE DES HOMMES

LE RAIL

(Neuvième édition)

PARIS
ÉDITIONS DE LA
NOUVELLE REVUE FRANÇAISE
3, RUE DE GRENELLE. 1924

IL A ÉTÉ TIRÉ A PART 15 EXEMPLAIRES SUR VERGÉ D'ARCHES, RÉIMPOSÉS ET NUMÉROTÉS A LA PRESSE



TOUS DROITS DE REPRODUCTION ET DE TRADUCTION RÉSERVÉS POUR TOUS LES PAYS Y COMPRIS LA RUSSIE. COPYRIGHT BY LIBRAIRIE GALLIMARD. 1924

Sur les voies du triage pesaient les longues rames de wagons non couverts, chargés de charbon, de gueuses de fonte, et ceux aux toits cintrés, vernis de bruine.

Le trafic de coton et de laine des ports, de métal vers les aciéries, et les expéditions des houillères donnaient beaucoup. En plus des quatre-vingt-un trains réguliers de marchandises, la gare avait reçu, dans la nuit, onze facultatifs. Cette poussée achevait l'encombrement chronique et total du samedi.

L'humidité souveraine s'alimentait aux flaques crêpées par le vent. M. Bernard, le plus ancien sous-chef sortait, à l'éclaircie, de son bureau poussiéreux. Il montrait bien son caractère, en osant se risquer avec une situation aussi chargée : trois mille wagons en gare, à s'abriter de la pluie à huit heures du matin. Il parvenait après vingt-quatre ans de carrière, à ne jamais courir et à une docilité fataliste, qu'il enseignait ainsi :

" Il faut tout prendre comme ça vient. "

La tranquillité définitive de cet homme que ne tourmentait aucune espérance, devenait précieuse dans les occasions de désarroi. Le petit personnel se réglait sur la paix contagieuse du sous-chef fixé au calme par le dégoût.

Les résonnantes hurleries de l'inspecteur M. Drüze, ou les affronts à l'encre rouge du chef M. Qualin, ne blessaient pas sa sinistre béatitude.

530823

Sur le relevé des wagons en retard, dressé par les pointeurs :

" Stationnement en gare supérieur à trente heures. "

Il lisait comme une heureuse nouvelle la liste des quarante-trois véhicules de son groupe au délai dépassé. L'ordre écarlate de fournir des explications bondissait sur les chiffres noirs.

M. Bernard plia le papier, où des points d'exclamation semblaient des larmes de sang pleurées par le chef, et regarda si aucun train ne venait. Il savait le danger de mouvoir le pied avant l'œil sur les rails du passage direct posés entre les bâtiments et les vingt et une voies du triage. Cette disposition gênait surtout les conducteurs et garde-freins porteurs d'un lourd bagage : couverture, lanterne, sacoche à pétards, panier à provisions. Depuis vingt-quatre ans qu'il ramassait de ces hommes empêchés, M. Bernard connaissait identiques la destinée d'un piéton tapé par un train de trois cents tonnes à cinquante kilomètres à l'heure, vitesse prescrite sur indicateur transparent, et celle d'un œuf tombé du cinquième étage.

La statistique avait autrefois justifié la construction d'un passage souterrain à cet endroit surnommé " La guillotine ". L'étude du dossier, transmis de service à service, se termina le jour où l'on s'aperçut de la diminution du nombre des sinistrés par l'éducation des survivants. La Compagnie continua de faire confiance au soin de chacun pour sa sécurité propre.

Derrière le 391, à la vitesse irrégulière d'au moins 70 à l'heure, nécessaire à son retard, M. Bernard traversa les deux voies nues et regarda la manœuvre débrancher les trains arrivés la nuit. Le surveillant Doucet lui expliqua la situation.

" Tout le travail reste à faire. Le 7205 est entier

à trier sur 9 ; le 7201 sur 10. Le 4320, le 4340 sont annoncés. On ne connaît pas leur composition ; je n'ai pas de voies pour les recevoir... Le 4346 vient en rails pour le service des Travaux qui demande à condamner la 5e. Il n'y a plus moyen d'y arriver. "

M. Bernard lui imposa le bienfait de sa parole douce comme une bénédiction :

" On y arrivera. Depuis vingt ans je vois le triage plein. Les trains sont toujours entrés. "

D'avoir connu tant de surveillants de manœuvres renoncer à éclaircir des situations qui, cependant, s'éclaircissaient, M. Bernard savait attendre de la Nécessité qu'elle assure que ce qui doit être fait, soit fait. Cette docilité à la force des choses aidait son indestructible tranquillité.

La machine de gare soufflait à tirer vingt-cinq wagons au-delà des aiguilles. M. Bernard tourna le dos par confiance à des opérations qui finiraient à s'ordonner et alla demander aux télégraphistes la composition des trains attendus. Les employés honoraient par un grand silence la présence de M. l'Inspecteur Drüze. Debout à la table des appareils Morse, il feuilletait la copie des dépêches de la nuit. Il alla bien au bout de la liasse, la replaça exactement où il l'avait prise et faça M. Bernard :

" La voie 13 est pourrie de vieux wagons. Mettez-moi tout de suite en marche le cinquante sept soixante-dix-huit. Allons, remuez-vous ! "

Dédaigneux de quêter le renseignement des chefs de service, il leur infligeait les indications catégoriques et voulut n'avoir rien à apprendre et tout à dire, pour le jeu de son tempérament agressif et de son esprit rigoureux. Il déterminait l'énergie du personnel en le choquant d'apostrophes.

M. Bernard savait se représenter en peine et ne point s'y mettre :

" Monsieur l'Inspecteur, le service de nuit a dormi. Le 7205 est entier à trier sur 9 ; le 7201 sur 10. Le 4320, le 4340... "

M. Drüze à haute voix nasillarde, asséna sur ces idées molles une sûre documentation :

" Vous avez ici une machine du dépôt d'Ornaing ; formez un 5782 avec les cinquante wagons pour cette direction qui vous gênent... "

Sachant combien cet ingénieur E. P. aimait triompher à fournir aux praticiens des idées exécutables, M. Bernard prit l'apparence de bénéficier d'une révélation et repartit surveiller la consigne n° 6 ordonnant de livrer la voie 5 à six heures matin au service de l'Entretien de la voie, pour l'accomplissement de la deuxième étape des travaux de remaniement du triage.

M. Tabouriez, chef de district, chargé pour deux mille francs par an de la sous-direction de cette partie du service, avançait. Maigre, petit et cependant voûté, il donnait l'apparence d'une grande douceur. Son personnel l'aimait pour sa courtoisie.

La rougeur de son visage enfouit ses taches de rousseur. Baissant ses yeux bleus, il demanda :

" Quand l'aurons-nous la voie 5 ?

M. Bernard rendait la même amabilité :

" On aurait dû vous la livrer à six heures du matin. Je vais faire le nécessaire. Immédiatement. "

Les coups de tampons des rames effrénées lancées par l'équipe active claquaient près d'eux.

M. Tabouriez remua de l'une à l'autre de ses épaules obliques, sa tête où tenait beaucoup d'ennui, et incapable de marquer au s[illegible]s-chef son mécontentement de cette

réponse sans précision, il alla le confier à M. Boullois, chef de section, grade équivalent dans le service de l'Entretien de la voie, à celui de M. Drüze, inspecteur, dans le service de l'Exploitation.

Une veilleuse d'ironie brûlait au fond des petits yeux gris de M. Boullois au visage souffré de jaunisse. La joie désespérée, visible au pli de la bouche, résultait chez cet homme jaloux, de déboires de carrière dont il s'indemnisait par le mépris de ses égaux et la colère contre le personnel subalterne. Avec une courtoisie hostile il établit sa critique contre le chef du service rival :

" Monsieur l'inspecteur, votre consigne indique que la voie 5 nous sera remise aujourd'hui à six heures du matin. Il va être 9 heures.

— Exactement 8 h. 45. Vous attendez le 4346 en rails ; nous le recevrons comme celui d'hier au quai militaire, où vous pourrez également le décharger. "

Ce rappel de l'irrégularité commise en utilisant la plate-forme d'embarquement des troupes pour le dépôt de matériaux essuya le mauvais sourire sur la figure de M. Boullois qui dut s'incliner à cette cinglante complaisance.

M. Drüze marcha droit et lentement vers le surveillant Doucet. Les manœuvriers enclins au respect de cet homme sorti des écoles, redoutaient les exercices d'autorité qu'il ne cessait d'accomplir sur leur fatigue.

La machine attendait au pied du signal fermé ; les cinq hommes de l'équipe, coiffés de vieux feutres aux bords penchés pour égoutter l'eau de pluie, allumaient leur tabac aux escarbilles rouges offertes par le mécanicien sur la pelle de charge. M. Drüze parla au surveillant troublé :

" Vous n'êtes pas foutu de donner la 5e au Travaux...

Rapace à faire par lui-même, ce créateur de désespoir

brusquait des ordres mais ne donnait jamais de conseil. Il stupéfiait les timides et agaçait les résolus en cadenassant leur intelligence où étouffaient les idées irréalisées.

Moins animé pour le bien du service, qu'à infliger la preuve que la difficile besogne du triage ne marchait que par lui, il ne souhaitait du personnel, ni réplique ni entente, et brûlait les figures de son affirmation habituelle :

" Taisez-vous. Faites comme je vous dis. "

Les yeux minces entre les paupières proches, il calculait soigneusement l'ordre des mouvements nécessaires à libérer la voie 5. N'indiquant jamais aux novices la philosophie de ce métier de remueur de masses qui ne supporte la rature qu'en esprit, il hurlait aux hommes qui corrigeaient les conceptions dans leur réalisation commencée et s'affirmait seul capable de la maîtrise : mettre les wagons de leur place d'arrivée à la place de départ, par le nombre minimum de tours de roue. Ne jamais s'y reprendre n'était pas facile, à cause du manque de place, qui interdisait l'affection unique des voies et que les Nancy soient toujours sur 11. La 11e pleine, on continuait Nancy sur 12 qui débordait sur 13 ; le classement variait chaque jour.

Les ordres secs de M. Drüze traçaient le travail :

" Lancez sur 9... Raccrochez 5. "

Laissant la place libre à ce contre-éducateur, le surveillant Doucet, démis de sa direction, veillait aux pointes d'aiguilles et sautait aux croisements achever de pousser à l'épaule les wagons dont la vitesse mourait trop tôt.

M. Bernard se décidait à paraître dans l'entrevoie de 10 et 11 qui séparait les faisceaux.

L'inspecteur marcha vers lui, le pied porté sur la pointe, à la manière d'un voleur de nuit. Le sous-chef

savait d'avance les dures paroles que l'autoritaire, à trois pas, lui visa dans la figure :

" Elle est propre votre affaire ! Depuis 7 heures du matin que vous êtes ici, vous n'avez pas été foutu de libérer la 5e ! "

M. Bernard n'oubliait jamais d'indiquer que le sous-chef cédant lui passait une situation compromise, à rétablir par des efforts dont il convenait qu'on lui tienne compte.

Le silence de M. Drüze paraissait d'approbation.

M. Bernard connut bientôt qu'il n'en était rien :

" Vous n'êtes pas plus malin que vos collègues. "

L'averse cinglante revenait.

L'Inspecteur ne s'abritait qu'au bord baissé de son chapeau de feutre et se mettait autant que les hommes au mépris de l'intempérie. On le savait capable de se tenir figure au vent toute une nuit de grande gelée. Le choix de la souffrance était en lui pour l'orgueil d'y paraître insensible. Il goûtait l'héroïsme des fortes besognes.

Sur les voies de service continuait le passage des trains de voyageurs au sifflet exact pour la trifurcation: un coup direction de gauche ; deux le milieu ; trois à droite.

Les convois arrivants baissaient leur vitesse pour les buttoirs de la gare aux voyageurs à 3 kilomètres. Les trains sortants, distribués par la cabine III, commençaient leur allure de trombes de fer ; leurs grandes machines Compound soufflant en cadence des deux purgeurs, envoyaient au ballast la vapeur excessive dont le nuage cachait leurs roues prêtes à 120 à l'heure.

Par ces marches franches sur les voies nues apparaissait la lenteur du patient remuement des wagons dans le triage où les trains fractionnés, serréstampon à tampon, noircissaient du Nord au Sud les 1200 mètres de plaine d'acier.

Les fumées des meutes de locomotives en arrêt devant les rotondes du dépôt, piquaient d'escarbilles les yeux des manœuvriers. L'odeur des champs heureux, donnée par le grand pays de labour passait avec les suies qui gâtaient le col de M. Drüze.

La voie 5 se vidait, ses wagons classés sur le 7280 et le 5778 formés sur 11 et 13, qui partirent à vingt minutes d'intervalle.

M. Drüze se donna la récompense du triomphe :

" Je vous avais bien dit que je vous déblaierai la 5e. "

Le train de rails s'annonçait.

Doucet siffla un coup allongé vers la haute cabine vitrée. L'aiguilleur Marein, coulissant un châssis, sortit le buste ; le surveillant fit le geste de l'homme qui perd sa culotte, convention pour indiquer la voie ceinturant la gare.

Derrière M. Drüze parti satisfait, M. Bernard sauvait par un discours malin son autorité compromise :

" Il choisit son heure pour montrer ses talents. Livrer la 5e aux Travaux et recevoir un train au quai militaire, ce n'est pas la peine de sortir de Polytechnique ! Qu'il reste la journée avec nous ; il n'esquivera pas le plus gros. "

Doucet, nourri de la même humiliation approuvait :

" Après lui nous perdons le temps qu'il a gagné. Le mécanicien économise et les hommes se reposent.

La machine 6329, Compound à 4 cylindres du 4346, abordait ralentie l'aiguille en pointe. Le mécanicien freinait, choquant les tampons des trente chargements double-train à huit roues. La courbe franchie, il reprit sa marche.

Le sous-chef de manœuvres Ledur insultait sa lenteur :

" Limace ! "

Les hommes de machine savaient les surprises des entrées rapides dans cet encombrement. Les longues

pièces d'acier, arrimées par fil métallique de 0m007 de diamètre, conformément à l'ordre de service n° 569, vibraient au heurt des roues sur les talons d'aiguilles. Le défilé des chargements identiques laissait libre l'attention des trieurs de wagons. Ledur au caractère muni de toutes les belles qualités nécessaires à la rouspétance jugeait l'inspecteur :

" Jamais content... On a autant de mal qu'aux galères ici. Dans dix ans j'aurai les pieds usés jusqu'aux genoux. Si je trouvais deux mille francs ! "

L'équipe Buriet changeait sa chique de joue :

" Qu'est-ce que tu ferais ? La fraude ? "

La frontière proche permettait cet avantageux métier.

" Non, dit Ledur. Je ne suis pas assez franc. "

Il n'expliqua pas ce qu'il aurait fait avec deux mille francs, mais critiqua comme le monde marchait :

" Voilà le soleil qui chauffe. Les quatre saisons en un jour. Le bon Dieu est vieux ; il ne sait plus ce qu'il fait. "

Le fourgon de queue du 4346 passait. M. Bernard sifflait le départ de la manœuvre sur l'impasse et priait qu'on s'active. Le dévouement des hommes reprenait, venu du mystère de l'âme du peuple fournisseur ancien aux religions et aux armées des foules du sacrifice. L'Administration y prenait aujourd'hui le zèle pour 1600 francs par an.

Ils embellirent un peu leur vie par la courtoisie de s'offrir une chique de Virginie blond, contrebande.

Le pointeur Demaille apportait de nouvelles dépêches. Doucet lut l'annonce encore d'un facultatif : X. P. que Ledur inhabile aux lettres savantes disait : " Isque P. "

On appelait le sous-chef de manœuvres : " Le gros " ; sa corpulence, rare chez ces hommes de plein air, toujours debout, ne se justifiait pas à la ripaille, impossible

avec 137.50 par mois, moins 6.87, du 5 % retenue de retraite. Il tenait d'autres raisons de maigrir dont il ne se servait pas mieux : le dépit de se trouver, après treize ans de service, rejoint en appointements par le chef d'équipe Vercampt, sept ans de Compagnie. Cependant Ledur comptait une carrière héroïque dont les souvenirs lui servaient à humilier les trop payés :

" L'hiver de 1907, quand on marchait ici dans la neige jusqu'aux fesses, vous avez tous attrapé la maladie des wagons. Trente-sept absents dans une semaine. Je suis resté seul ancien à la tête Nord avec deux remplaçants. "

Dernier bon manœuvrier contre l'invasion des trains : " Le gros ", fut tenu au travail le jour de l'enterrement de son père. Il se récompensait heureusement par satisfaction de conscience, car la Compagnie ne revenait point pour si peu sur l'opinion fixée par la mention au dossier :

" Agent dangereux, fait de la propagande syndicale. "

L'administration, infligeant l'errantisme aux délégués de groupes pour déraciner leur influence, avait envoyé Ledur à tous les points du réseau. Il y enseignait le devoir de l'adhésion. Avertie du danger de rendre ambulant cet homme inlassable, la Compagnie le laissait tranquille. Ledur rapportait de ces voyages la science des directions dont il aidait les agents embarrassés par les étiquetages rares pour les bourgades perdues :

" Illies, ligne de Fournes à Aubers, à mettre au 7207. "

Car il avait débranché à Fournes le 7207.

Brancard et Saison, équipes à 3 fr. 25 calaient sous la cage des wagons leur bâton à freiner d'une grosseur de beau biceps, où ils perchaient à bras long.

Insuffisants à accompagner toutes les lancées ils abandonnaient au Dieu des armées et des Compagnies de chemins de fer les plus longs parcours. Des coups de

tampons égaux à des détonations, montaient des voies extrêmes.

M. Bernard demandait à Doucet :

« Ils se dégourdissent ces cuirassiers-là ? »

Car ils étaient gaillards trop grands pour l'accrochage, où conviennent les petits hommes agiles, faciles à se baisser sous les tampons.

Doucet les couvrit de son estime :

« Ils ont le caractère ouvrier. »

Cent cantonniers arrivaient en file hérissée de pinces, de pioches et de pelles. Lherminé, seize ans de service, dix-neuf cents francs, commandait la besogne des auxiliaires à 0,35 de l'heure, encadrés par les commissionnés qui débutaient à 93 francs par mois et en touchaient 85, déduction faite du 5 % pour leurs vieux jours ou ceux des autres. Les favorisés ajoutaient le profit d'un passage à niveau dont leur femme poussait les barrières pour le logement et 30 francs par mois sur les grandes lignes, 15 sur les lignes locales.

Vingt auxiliaires comptaient de deux à neuf ans de présence. Chaque novembre, le service de l'Entretien les rayait des feuilles de solde, et les réembauchait après quinze jours. Les économies de personnel, réclamées par le Service Central, nécessitaient ce moyen de diminuer sur la statistique les hommes à l'année seuls comptabilisés pour la pension à cinquante-cinq ans. Les auxiliaires reprenaient toujours la pioche pour l'espoir de la titularisation et de la retraite de 300 francs par an. Cette magnifique illusion délivrait M. Tabouriez de la grande difficulté de repartir chaque année à brigade novice.

Derrière le drapeau rouge planté à l'aiguille de la voie 5, Labrasse devait sonner de la trompe aux lancées sur 4 et 6. Le grand nombre de verres de genièvre et de

pintes de bière bus par cet ancien serviteur depuis longtemps qu'il commençait à être au monde lui valait ce poste de confiance. Lherminé respectant sa vocation le spécialisait à travailler du gosier, car il ne rendait aucun service au piochage.

Fier de cette haute fonction Labrasse menait à son caprice pour les wagons partis sur 1, sur 7, ou même dans le faisceau II, une orgueilleuse musique.

Derrière le donneur d'alarme, voué à leur indifférence, les cantonniers poussaient la besogne. Le piquement des pioches dans le ballast fournissait un bruit menu sous les bruits hauts du sifflement des machines et du choc des tampons. Le raclement du caillou terreux sur le crible aux mailles de fer accompagnait en guitare la trompe de Labrasse qui prenait soif pour la bonne topette au chaud dans sa poche.

M. Tabouriez recevait de Lherminé l'assurance que ça irait bien :

" Le vent tourne. Il ne tombera plus d'eau. A midi nous aurons dégagé. Nous pourrons riper ce soir et regarnir. "

Le chef de district apportait à son métier une application craintive. Sorti des Arts et Métiers, il avait débuté, voilà huit ans, à 1500 francs, et sollicité une augmentation, par démarche directe auprès de l'ingénieur en chef de l'Entretien : M. Valliez. Porté après un an à 1600 francs, un relèvement aussi prompt devait justifier de sa part un zèle vigoureux. L'apparence fut du contraire et compromit cette carrière si bien commencée : M. Tabouriez établit les plans et devis d'une maison de 4000 francs pour un de ses voisins retraité par les Contributions indirectes. La prompte langue de l'architecte du bourg informa le chef de section qui fit suivre à l'ingénieur en

chef les trop bonnes raisons que M. Tabouriez familièrement lui donna :

" J'ai subi, pour devenir chef de district à l'Entretien des voies de la Compagnie, le même examen qu'un candidat conducteur des Ponts et Chaussées. Mon salaire est moindre. Je n'y dois rien ajouter. Un conducteur des Ponts peut être agent voyer, architecte de la ville. A la Compagnie on n'a que sa solde... "

Outré d'un manquement à l'adage : " Un chef doit tout son temps à la Compagnie " par cet agent récemment augmenté, M. Valliez le précipita au triage pour le restant de sa carrière.

M. Tabouriez gardait de cette aventure une grande timidité. Son dossier portait: " travaille pour lui ", châtiment du bénéfice d'avoir dîné deux fois chez le voisin content de trouver à si bon compte son petit devis bien fait.

***

M. Drüze montait par l'entre-voie de 11 et 12 vers le côté Sud. Il marchait à pied calme, invisible entre deux murs de hauts véhicules et son œil laborieux travaillait vivement à lire sur chaque voie les étiquettes. Un refoulement trop appuyé serra la charge de la 11e. Les chocs en réaction multiplièrent le bruit dégradé des tampons. La courbe du couloir de wagons cachait l'avant-gare Sud où travaillait la deuxième manœuvre. Entre les deux couverts en tête des voies pleines, l'horizon s'inscrivit. Cette extrémité du triage s'achevait sur la plaine aux arbres rares d'où le vent tiède proposait aux hommes le parfum des champs mouillés.

Les rails astiqués par les roues fréquentes luisaient loin, en éventail, dont la cabine de bifurcation tenait le manche.

Le pays plat y mettait le décor de ses champs aux moissons diverses, brodés de routes grises. Devant les colorations vertes des cultures, les signaux dressaient des disques et des damiers aux couleurs réglementaires : rouge, vert, blanc. Les affiches du bord des lignes infligeaient leurs grimaces aux voyageurs emportés. Par tout le pays l'eau récente luisait au soleil assuré.

Les manœuvriers heureux de sécher, ne perdaient pas leurs regards à aimer le contentement de la plaine, rieuse à la lumière. Le paysage en joie à leur âme se limitait au rail des voies libres, qui les ôtait du tourment de placer les trains.

Le vieux surveillant Prugeois, homme de peu de paroles, et de 2050 francs d'appointement après vingt ans de service annonça l'inspecteur :

" Il y a longtemps qu'on ne l'a pas vu, "

et fit de la main droite le geste de manger sans fourchette, usage pour :

" Machine au charbon ! "

Les hommes simplifiant l'appellation des voies donnaient de 1 à 6 les sons de corne : un rigaudon pour 5, un rigaudon et un coup pour 6 ; à 7 ils claquaient vers la cabine une basane, et pour l'impasse de manœuvre, direction des cabinets, s'accroupissaient en homme à la selle.

Des " Dames seules " d'un train tenu au signal se plaignirent de l'insulte voie 7. Le chef, accoutumé à ces conventions de travail, ne retrouvait pas que l'offense pût venir de leur étymologie. Un intrus aux yeux neufs, envoyé par l'inspection principale, fournit par sa colère la révélation et le rire aux hommes innocents. Une circulaire prescrivit pour l'appel des voies les sonneries réglementaires. Rien ne changea dans les puissantes habitudes.

Au geste de Prugeois à l'ironie abolie, la machine partait se ravitailler.

L'inspecteur atteint dans l'orgueilleuse envie de travailler dont il portait le tourment, ne risquait pas contre le vieil habile :

" Vous n'y connaissez rien ! " mais il détailla son service :

" Ce n'est pas l'heure d'envoyer votre machine au charbon. Vous avez sur 12, trente-sept wagons à trier pour le 4910... "

Il rebroussa d'ironie le sens de ces paroles :

" Vous aurez une jolie formation, " que Prugeois voulut entendre sans raillerie :

" Oui ", dit-il.

M. Legendre, sous-chef de gare côté Sud, appelé par M. Qualin chef de gare, marcha vers lui avec une brusque raideur gagnée à décomposer les mouvements gymnastiques à l'école de Joinville ; son gros soulier tira un arpège des fils de commande des signaux et il traversa les voies de service devant le 328 rapide international, visible à 600 mètres sur le rail en alignement droit.

La traverse rouge à l'avant de la machine, passa, biffée par la vitesse à 80 à l'heure. Dans la coupée claire entre la machine et le tender cligna la pellée du chauffeur au foyer ouvert. Sur le vacarme majeur du roulement, les roues, battant le joint des rails, précipitaient des chocs détachés, puis noyés dans le bruit décroissant du train rapetissé par la distance.

Eventés par le tourbillon derrière les trois cents tonnes emportées, M. Qualin et M. Legendre s'abordèrent cordialement.

Le recroquevillement en plein air du chef, indiquait son goût du bureau d'où il sortait pour la chiquenaude

de mise en route à donner chaque matin dans les divers services. La parole douce et l'écriture sévère, ses reproches devant le fait semblaient amicaux, mais il les confirmait toujours par des notes outrageantes. Il n'injuriait que de loin. Il devait à son éducation par les frères de la Doctrine chrétienne, une magnifique sérénité dans l'erreur. Dénué de réplique aux affirmations d'un subordonné, il cessait le débat, mais n'en concluait que plus vigoureusement sur le rapport par l'excommunication majeure de ses remarques à l'encre rouge. Son épaisse figure de patenôtrier luisait sous un chapeau Dranem, rétréci vers les dimensions de la calotte. D'un tempérament opposé à celui de M. Drüze, il ne recherchait pas d'infliger des solutions fermes mais quêtait les idées par sa phrase tic :

" Eh bien ! Monsieur Legendre, où en êtes-vous ? "

Le sous-chef fournit des précisions tendancieuses :

" Le service de nuit nous laisse une triste situation... M. Drüze est déjà sur notre dos. Il ne se cassera donc amais une patte, qu'on soit deux mois tranquilles. "

M. Qualin avança vite serrer la main de l'inspecteur. Le tenace M. Boullois les rejoignait :

" Nous autoriserez-vous à disposer demain des voies 6 et 7 pour les riper sur 5 ? L'exécution du programme de la première étape des travaux doit se terminer au 15 septembre. Nous voici au 20 juillet. Les gelées nous prendrons avant l'achèvement ".

M. Qualin devait la riposte :

" Quand on vous donne les voies, vous manquez de personnel pour travailler, et le jour où on ne peut pas libérer un mètre de rail, vous sortez cent cantonniers. "

Il fallait un peu d'habitude, pour le bien entendre, car outre son accent chuinteur d'homme du Nord, il fermait les lèvres avant la fin des mots et leur coupait la queue.

Seul avec lui, M. Boullois douta de l'intelligence du métier chez l'inspecteur :

" Il a demandé son changement, afin de ne pas voir le résultat des modifications de gare dont il a établi le projet : trois ans de travail et un million six cent cinquante mille francs de crédit pour donner quatre voies nouvelles en raccourcissant toutes les anciennes. Au moment de la mise en service des machines qui remorquent neuf cents tonnes, vous diminuez la longueur de réception... Il fallait avancer de trois kilomètres en plaine et faire un triage neuf. Autour d'ici tout est bâti. On ne peut plus s'étendre. Les dimensions de la gare correspondent au trafic d'il y a trente ans. On va faire comme à Malencienne où on a dépensé un million pour poser un triage, un million pour le modifier, et quelques centaines de mille francs pour le démolir, parce qu'on s'est aperçu, après les hommes d'équipe, qu'il bouchait la circulation."

M. Qualin ne répondit rien à cette critique qu'il aimait entendre car il se plaisait au mépris de ses supérieurs. Habile à gagner un galon pendant les congés annuels, il avait passé des nuits à améliorer le service de ses chefs absents. Frais revenus de vacances, ils repartaient, en disgrâce, lui laissant la place, jamais quittée par lui plus de vingt quatre heures, par crainte des imitateurs de son procédé. Il s'attristait d'être réduit à quarante ans à la joie du voyeur que lui donnait le débinage de M. Drüze par M. Boullois. On ne recrutait pas les inspecteurs parmi les chefs de gare.

* * *

Des usines sifflaient midi et demi. La cloche des ateliers du Matériel libérait les deux mille hommes des métiers

du fer et du bois occupés par la Compagnie à la construction des locomotives et des wagons. Répartis en deux services : Machines et Voitures, ils menaient même existence que les ouvriers des usines privées : journée de six heures et demie du matin, à cinq heures et demie du soir. On réputait leur adhésion massive au groupe local du Syndicat national monté à trois mille cotisants. La propagande, facile entre hommes libres aux mêmes heures et le dimanche, trouvait l'hostilité de l'abbé Hendryckx, curé de la paroisse.

Le mur de clôture des ateliers, amorcé au Nord du triage, tenait sur un kilomètre et demi le côté rails du faubourg. Les hommes sortaient en veste de ville passée sur le bleu de travail. Ceux apportés le matin par les trains ouvriers, mangeaient aux estaminets peints d'enseignes diverses : " Au trop tard " consolation des ouvriers chassés par la porte fermée sur le travail sauveur ; au " Rattin tout " pour " Retiens tout " et " A bonne bière pas d'enseigne ".

Le plus grand nombre habitait le quartier peuplé par quatre mille familles du chemin de fer.

Le long de la voie 5 dont l'espace libre trouait de clair le triage noir, les terrassiers posant la pioche dépendaient chacun son sac panetier abrité aux guérites à outils. Attablés sur les traverses prêtes au bord de la voie travaillée, ils se nourrissaient de choses dont l'odeur allait loin : des fromages écrasés et des viandes cordées, enfouis au creux de morceaux de pain d'une grosseur de tête d'homme. Labrasse, mangeur d'ail cru, disait " mon bifteck " de sa gousse avantageuse à la chair candide.

Autour d'eux durait la manœuvre incessable. Les trains arrivants épousaient les voies juste quittées par les trains sortants.

Le côté Sud gouvernait dans le faisceau I le groupe de réception 6 à 10, le côté Nord : 1 à 5. Les voies de débranchement 11 à 20 du faisceau II, communes, les équipes extrêmes jouaient à s'y faire de la place en appuyant le plus fort. Parvenir par des ruses heureuses à voler cinquante mètres de garage, donnait aux hommes un peu de soulagement extrait de la privation des autres.

Comme Prugeois à 1 heure, sifflait le départ du 4916 formé sur 12 avec 17 minutes de retard, les wagons de la 11e, tamponnés au Nord, roulèrent vers le croisement engagé par le train. Les manœuvriers jurant avec ensemble, sautaient à serrer à fond les freins des wagons ébranlés.

Le dernier de la rame, oblique sur le 4916, entrait en écharpe dans le fourgon de tête.

Le conducteur en descendait et repliait, d'un geste de femme à l'écheveau, sa corde liée au timbre du tender :

" Nous ne sommes pas encore partis. "

M. Legendre revenu du logis, où il trouvait par la proximité du quai de débousage des wagons à bestiaux l'odorante illusion de dîner à la campagne, utilisa ses forces renouvelées, à hurler le blâme d'une telle situation.

Il lui resta du souffle pour changer l'avis du conducteur qui portait l'exacte raison de l'heure et demie de retard : " Prise d'écharpe ".

Il obtint le motif d'usage : " Formation " ; mais n'eut pas long loisir de se satisfaire.

M. Masclet, chef visiteur du Matériel, descendait la rampe de débranchement. M. Legendre le tenait en grande aversion, non pour sa personne qui était celle d'un petit homme vieux, sévère, mais pour son métier de vérificateur d'avaries.

L'hostilité des deux corporations obligées de se créer du travail se résumait en l'attitude de M. Masclet au front

plissé et de M. Legendre rouge de l'effort de contenir sa fureur :

" Nous sommes en retard à ravitailler les ateliers. Le côté Nord a pris le 4916 en écharpe. "

Il indiquait sur le marchepied brisé, le blanc du bois blessé. Le chef visiteur offrit un mauvais compliment :

" Vous travaillez bien. "

M. Legendre perdant l'espoir d'avorter le dossier d'avarie du fourgon HH. 329, cessa de contenir son tempérament.

La curieuse patience de M. Masclet lui laissa le temps d'attendre M. Drüze qui avançait derrière le disputeur :

" Qu'est-ce qu'il y a ? "

Le sous-chef fournit des raisons :

" Les visiteurs nous font remuer deux fois les rames. Ils étiquètent sur les voies triées... "

M. Masclet devait faire passer dans son atelier, par vingt-quatre heures, une moyenne réglementaire de wagons à réparer. S'il convenait le matin de gagner du nombre, les hommes au petit pot de colle reparjaient vérifier les rames, sans excepter celles déjà vues la nuit, et étiquetaient rouge pour des avaries mesquines : entre-toises un peu forcées ; banquettes écornées.

Cette évaluation de l'effort par la statistique pure établissait l'activité d'un service sur les inconvénients qu'il procurait à l'autre et vouait les hommes à la haine.

M. Drüze n'admettait pas la discussion d'une organisation prescrite :

" Alors, vous n'êtes pas foutu, dit-il à M. Legendre, de faire votre service ? "

Le sous-chef capable aux résolutions soudaines, quittait net l'inspecteur outrageant.

Un bout d'essieu dans sa boîte chauffée imitait à chaque

tour un sifflet d'oiseau. L'odeur d'huile brûlée suivait la course des wagons rouges emmenés par la machine Sud non remplacée.

M. Drüze savait le danger de cet arrêt des manœuvres et que si la gare exiguë, toujours en œuvre, ne filtrait pas sous chaque arrivée un départ, les wagons la bouchaient.

Mais chargé de tirer du service l'intérêt de la Compagnie il cherchait la plus grande réduction des heures de machine.

Ce Polytechnicien écarté de la psychologie de son école, mépriseuse d'expérience, voulait bien voir le refus de la réalité à suivre l'allure du calcul, et qu'une fissure d'imprévu courait entre la conception horaire du service et l'application sur rails. Mais il enseignait au personnel que ne réussir point à donner les départs à l'heure tenait de l'incapacité des hommes et non de l'insuffisance des moyens de réalisation. Contre cela, M. Bernard savait qu'on ne serait jamais à jour, ayant cherché, dans son temps de foi, tous les moyens à y parvenir. Mais les jeunes se ruaient à satisfaire leur conscience au travail et se débattaient dans l'encombrement pour l'espoir d'en sortir. Avec quatre trains de soixante wagons aux signaux et pas une voie pour les recevoir, M. Bernard cependant ne désespérait pas :

" Ils entreront, ils ne peuvent pas retourner d'où ils viennent ".

L'inspecteur à qui n'était point divine la force des choses mais la Mathématique, subissait l'illusion profitable que la perfection du service pouvait se réaliser par des exécutants égaux à sa valeur polytechnicienne. Il limitait sa philosophie à deux idées simples :

" Moins on a de travail, moins on veut en faire.

L'effort d'un homme bien commandé est illimité. "

Un agent soulagé perdait la force dont on lui ôtait l'exercice ; il convenait de lui demander toujours plus que le rendement fourni, pour lui procurer l'habitude de dominer la fatigue : ce commencement de la mort.

Nul ne savait combien de victoires attendaient en lui, car les hommes ont peur de triompher d'eux-mêmes et doutent aisément pour le repos d'hésiter. Cette idée de l'infini de l'effort rassurait M. Drüze sur les conséquences de l'arrêt momentané des manœuvres à la tête Sud :

" Ils en sortiront. "

Et il atteignait ainsi une sérénité égale à celle de M. Bernard.

***

M. Qualin, venu surveiller à la bifurcation Sud le passage du 3807 pour Lourdes, eut mécontentement à voir le train arrêter pour le 112 annoncé sur la ligne convergente. Cet incident de marche d'un convoi religieux le peinait, mais il en tira la meilleure utilisation, en se précipitant par-dessus les fils de signaux et les rails, vers les curés aux portières. Le chapeau à la main gauche, sa droite, levée comme pour une acclamation, rencontrait les doigts ecclésiastiques, blancs au bout des bras vêtus de noir. Le spectacle de cet empressement vers le sourire des prêtres répandait parmi les hommes du triage l'indication salutaire du respect dû au catholicisme.

Le 112 passait, heurtant aux aiguilles les roues de ses boggies. Le pèlerin démarra. M. Qualin sembla devoir s'agenouiller au ballast, mais limita son exercice à faire le signe de la croix sous le flottement des bras emportés par l'accélération du train, dont le long accordéon donnait le cantique :

" Mon Dieu ! Sauvez Rome et la France. "

Dépassé par le fourgon de queue, M. Qualin se frotta les mains ; mais sa joie mourut vite. Au bord du second rail, M. Détue, chef de gare adjoint, se frictionnait aussi les paumes, également heureux de ses effusions sur l'autre façade du train ecclésiastique.

M. Qualin infligeait à M. Détue une haine aussi solide que le velours tringlé des pantalons de manœuvriers catalogué par les porte-balle : rancune de curé.

Le chef, nommé à la direction du triage au détriment de M. Détue, l'estimait habile à le déchoir grâce à une connaissance parfaite de la gare maniée depuis vingt-cinq ans.

Méfiant pour ce qu'il savait de quoi un honnête homme soucieux d'avancer était capable, il reléguait l'adjoint, dépouillé de son autorité ancienne, au faisceau des halles. M. Détue y augmentait sa popularité chez les commerçants locaux, très habitués à lui et passait à boire les verres offerts, le temps que M. Qualin lui faisait libre en refusant ses services et de lui parler. Il vivait tranquille, par la précaution de fréquenter maintenant, outre la messe, les vêpres.

Chantonnant :

" Sauvez Rome et la France ", il réintégra la cour du service local où roulaient les chariots du commerce.

M. Legendre redonnait le sourire au chef :

" Pendant que vous embrassiez de ce côté-ci, la joue de M. l'abbé, lui, de l'autre côté embrassait la fesse. Il est capable de tout. "

* * *

La voie 5 dégagée, montrait ses traverses au si nues que des os rongés. Lherminé disposait des ripeurs. Trente

longues pinces, la pointe enfouie, forcèrent ensemble au commandement.

Les hommes, stylés, assemblaient leur effort à l'instant du coup de voix et chassaient le rail de cinq centimètres par pesée. Le "ho!" de déclenche remuait les trente têtes sur les corps raidis.

Des coltineurs soulevaient les rails de rechange à un homme par mètre de trente kilos ; la barre d'acier retombait sur les épaules gauches, le boudin arrondi calé dans la chair, et la brochette d'hommes avançait au pas, réglée par la charge lourde aux plus grands. Ils tombaient le patin entre les trous de tire-fonds, disposés dans le bois comme les yeux et le nez sur un visage.

Les traverses, tenues par quatre hommes sur deux manches de pioche venaient vers l'ensevelissement dans le caillou. Les cantonniers novices le pelletaient aux bons bourreurs, capables à serrer, du marteau de leur pioche, le ballast sous le bois pour attraper le niveau.

Ils connaissaient le bien-être d'un métier mesuré au rythme de leurs poumons calmes sans le halètement des manœuvres commandés à courir.''

A trois heures, Prugeois partait manger, car il sentait grand' faim et le disait ainsi :

" J'ai les boyaux qui sonnent. "

M. Tabouriez surveillait dans la cour du local, le recimentage du quai à bestiaux par M. Bonnet, entrepreneur de maçonnerie.

Le visa approbatif du Ministre des Travaux publics sur ce devis datait de dix mois. Avant son exécution, l'approbation ministérielle tombait sur le nouveau crédit de 1.650.000 francs : remaniement complet de la gare, comportant le recul du quai à bestiaux. M. Tabouriez hâtait l'exécution du premier projet : réfection, pour ne

pas retarder le second : démolition, car tout crédit accordé devait être dépensé.

Le chef de district constatait une épaisseur de 0m06 au bétonnage au lieu de 20 prévus par le cahier des charges.

M. Donnet, homme trapu, à bonne figure, le lui expliqua :

" C'est pour vous rendre service. Vous voulez que ce soit fini avant qu'on commence. On va au plus vite. Et ça n'a pas d'inconvénient puisqu'on démolira tout. Ces travaux-là, ça ne se conserve pas comme le bon vin. Aimez-vous le bordeaux ?... Je viens d'en recevoir deux barriques. Vous me permettrez de vous en offrir une ? "

M. Tabouriez intègre, se détournait, bien résolu au silence, car il n'était pas certain que M. Boullois n'augmentait pas ainsi sa cave ou sa bourse.

M. Legendre manquait de prudence devant cette maçonnerie provisoire :

" Avec ça, nous en aurions des augmentations. "

M. Bernard l'instruisait :

" Les devis de travaux neufs participent à la garantie d'intérêts et sont comptabilisés pour le rachat. Plus on bâtit, plus le réseau vaut cher. Plus cher il vaut, moins facilement l'Etat le rachètera. Les prix sont établis aussi forts que possible. La Compagnie compte sur devis la maçonnerie à vingt sept francs le mètre cube. Pour vingt francs, dans le pays on a de la maçonnerie premier choix. La différence se passe de la main à la main, entre le concessionnaire et le Directeur. "

M. Legendre, humilié de subir la révélation des finesses du service se revanchait en ricanant à l'annonce du 4348 à recevoir dans le groupe Nord où sur toutes les voies les wagons arrivaient au croisement.

M. Bernard ne s'en troublait point mais se plaignait un peu :

" Le train est complet en éléments transit. Il pourrait passer par le raccordement militaire... "

Rien ne paraissait secret sur cette bifurcation pour l'acheminement de l'une à l'autre direction Nord sans entrée au triage : un kilomètre de double voie rouillée raccordée par aiguilles simples paralysées d'inaction.

Les manœuvres, truqueurs contre la défense d'éviter par cette dérivation le remous des trains dans le triage, décadenassaient la nuit les leviers. Les rails luisaient le matin, brunis par les roues. La présence des chefs empêchait le jour cette infraction.

***

La 6402 dételée du 7117 crachait sur l'avant-gare sa fumée absinthée montée du vert lavé au noir suie, lorsque le chauffeur Mangeon remettait du biscuit, comme il nommait le charbon. Prugeois lui offrait le conseil de patience :

" Encore cinq minutes. On passe pas deux ensemble sur la même aiguille. Ici c'est comme à l'amour : chacun son tour. "

Les douze voyageurs de la série de 4 heures roulaient dans les deux sens, serrant leurs horaires.

Le 134 sur la grande ligne et le 1516 sur la ligne de banlieue arrivés ensemble à la bifurcation, le 1516 " but la goutte ", manière de dire les arrêts aux signaux où les mécaniciens sortaient la bière.

Derrière le 1408, 3 h. 57, le signal s'ouvrit pour le dépôt. Le mécanicien Bachy démarrait la 6402, une main au tirant du sifflet, l'autre au régulateur. Au passage devant le sous-chef, Mangeon fit le signe de son humeur,

bras croisés et tête branlante pour avoir été immobilisé vingt minutes.

M. Legendre le railla de fausse sympathie :

" Au revoir. Pensez à moi, je penserai à vous ".

Le personnel des machines, corps monté, donnait peu de considération aux manœuvriers, piétaille chargée des signaux et de commander aux locomotives.

La possibilité d'une haute paie distinguait la Traction. Bachy et Mangeon de classe supérieure, bonifiaient leur salaire mensuel : 200 et 140, par les primes à partager en 2/3 au mécanicien et 1/3 au chauffeur. La distance rapportait de 25 à 30 francs par mille kilomètres. L'allocation en charbon tout-venant se tenait en moyenne à 12 kilogrammes par kilomètre pour une charge de 160 tonnes ; 13 kilogrammes en hiver. Les gains donnaient 6 francs la tonne. Les salaires totaux triplaient le fixe sur les meilleures catégories de locomotives. La 6402 en roulement surtout dans les rapides allongeait une moyenne de 12000 kilomètres par mois.

Bachy et Mangeon passaient à la caisse pour 750 et 450 francs, contre dix heures de travail par jour dans une première amplitude de 17 heures et la seconde de 20 heures. La réalité du service retenait peu de l'exactitude de ces chiffres légaux par les décrets Barthou. Des tractions de 12 et 15 heures sur trains en retard, montaient les nonades à 100, 120 heures au lieu de 90.

La durée du travail comprenait, outre l'horaire de marche, la préparation et la rentrée de la machine. Ces deux temps variables selon les types de locomotive, s'accordaient sur la moyenne de présence au dépôt une heure avant le départ et une heure après l'arrivée, délai insuffisant pour les fortes machines dont le soin voulait un travail de 2 heures à 2 h. 1/2 préalable au départ.

Bachy, délégué syndical, tenait bon attachement des infractions subies, car on ne lui passait rien. Fils d'un ancien chef de dépôt, il s'ôtait l'illusion de parvenir à ce grade. Le barrage des élèves de grandes écoles refoulait l'ambition des praticiens et permettait aux syndiqués d'élire des hommes de premier ordre, non diplomés.

La 6402 arrêta derrière sept autres machines en ravitaillement. Les bennes enchaînées aux cols de grues allaient des collines de charbon, où les cokeriers travaillaient pour 4 francs par jour, aux tenders creux. Les chauffeurs égalisant le poids y disposaient les briquettes en enceinte autour du tout-venant.

Bachy demanda la préférence au mécanicien B. 4602, 2e classe, 160 francs augmentés seulement de 25 à 40 % en primes, par peu de parcours aux omnibus marchandises et la dépense du charbon en manœuvres d'escales :

" Je dois être en tête dans 50 minutes sur le 4918. Je n'y arriverai pas. "

Le B. 4602 mangeait assis le dernier croûton de son panier de route :

" Moi aussi je suis pressé. J'ai 15 heures de service et je repars cette nuit, à une heure. Il me faut dormir. "

Le chauffeur acceptait de Bachy, le conseil de refuser le départ. Le mécanicien résistait :

" Voilà une semaine que je ne suis pas rentré chez moi. Je n'ai plus de linge. Demain matin j'y arrive à onze heures pour mon grand repos de 30 heures. Si je reste ici on m'en retire 6 et je recommence neuf jours sans une chemise propre. "

Bachy blâmait cette docilité à la dérogation.

Le mécanicien A. 4609 l'aidait à décider l'homme :

" Note tes motifs. Gâte-métier ! "

Il lui fournit l'exemple de son calepin :

" Départ de Triage 7 heures soir au 4018. Arrivée Fournes, minuit 12. Retard 1 heure. Attente au signal d'entrée jusqu'à minuit 55. Manœuvres du 4018 jusqu'à 1 h. 50. Machine remise à 2 h. 05.

Départ de Fournes à 4 h. 10 au 4103. Arrivée à Triage : 8 h. 26 matin. Retard : 30 minutes. Manœuvres en gare et remisage machine terminés à 9 h. 30 matin. Présence 14 h. 30. Durée effective : 13 h. 05.

Et sur de la ferraille. Si cette nuit-là, je tapais dans le tas, c'était mon tour pour la correctionnelle. "

Le B. 4602, gêné de crasse restait prêt à l'héroïsme de tous les éreintements pour rentrer se laver et dormir dans sa maison. Et les heures de marche augmenteraient un peu sa prime kilométrique. Il donnait une autre raison :

" A quoi ça sert de porter les dérogations ?

Je l'ai fait une fois pour 15 heures 10 de service. A la justification affichée au dépôt, on a mis : 3 heures de retard à l'arrivée au triage. Observations du contrôle : la signature. On se fait mal noter. Et rien ne change. "

Bachy pouvait un autre moyen de passer avant tour : la bouteille offerte au chef cokerier. Les faveurs se voyaient surtout au changement des bennes jaugées les grandes à 500 kilogrammes et les petites à 250. L'emplissage variait avec la densité du charbon, la catégorie de la machine et le caractère du mécanicien. Les locomotives de ligne recevaient bonne charge car le chef de dépot couchait en primes de combustible la moyenne de celles gagnées par ses mécaniciens. Les machines de gare n'entraient pas dans ce calcul. On les nourrissait de fonds de poussier : le bas du tas où la pelle racle terre et cailloux.

Les chauffeurs essuyaient au déchet les tôles des corps de chaudières ; éclaircir les peintures leur donnait la joie

sévère des ouvriers devant le beau travail, salarié 130 franc pour la première classe ; 120 pour la seconde.

Les moucherons choqués par la marche enduisaient l traverse avant et le verre huileux des fanaux. Des papillon crucifiés écartaient dans le cambouis leurs ailes blanches

Les mécaniciens penchés vers les pièces du mouvement donnaient du long bec des burettes l'huile blonde au glissières brillantes. Amoureux de leur machine, il prenaient fierté à sa force. Aux gueules noires de char bon, Bachy disait la louange de sa géante :

" Elle enlève neuf cents tonnes sans souffler... "

Le A. 3652 se plaignit de la sienne :

" Une prussienne à 20 sous le kilog. Les françaises s paient 1.40 ; 1.50, mais on tient autre chose en mai que cette ferraille. "

Deux trous veufs de rivets marquaient la place de l plaque du constructeur :

L. Schwartzkopff

BERLIN

reportée à l'intérieur du longeron pour priver d'exercic l'ironie des voyageurs ou leur indignation.

Un mécanicien dit encore :

" La mienne aussi. Toutes celles de la série A. 3650 type mixte : marchandises-voyageurs. "

Le vent pétrissait des figures promptes dans les fumée de celles tournées sur les ponts, prêtes au départ.

Par les cheminées cracheuses de ténèbres, le feu, sorcie rouge, raillait parfois d'un rire d'étincelles les hirondelle infatigables dans le ciel où des nuages revenus inquiétaien la lumière déclinante.

La haute taille de M. Popeye chef-mécanicien, appa

raissait sur les locomotives dont il vérifiait la pression. Il notait l'infraction de la A. 3609 dont le manomètre donnait 16° au lieu de 15 réglementaires. La vapeur libérée fusait un jet de rage à bruit puissant. Le mécanicien Becquaert s'expliquait :

" Il faut régler ma soupape. J'ai porté deux fois la demande de réparation. "

M. Popeye trouvait dans ses appointements fixes de trois mille francs majorés de primes et de gratifications, le zèle nécessaire à blâmer l'homme :

" Ce n'est pas une excuse. Vous n'allez pas vous faire sauter pour une soupape dure. "

Le A 3609, encouragé à l'œil par Bachy indiquait toutes les usures dont M. Popeye devait prendre note :

" Mon ciel de foyer est baissé, à droite, là, d'au moins dix centimètres ; un joint percé au plateau de cylindre..."

M. Popeye à rouge figure ordonnait :

" Faites votre bon. On réparera à Aubers. Je vous accompagne. "

Se placer à témoin pour la marche d'une machine usée donnait l'honnêteté du chef mécanicien, mais le A. 3609 le gêna :

" Voilà huit jours, les ajusteurs sont venus voir le foyer pendant mon repos. Ils n'y ont pas changé beaucoup. Ils étaient à deux malheureux sur la machine chaude. Il faudrait la faire entrer aux ateliers. "

Obligé à commander plus de docilité, M. Popeye le fit avec rudesse :

" Pas tant d'histoire. Je vais vous faire mettre à pied pour surpression. "

Ce redressement prouvait le soin de la compagnie à choisir les chefs-mécaniciens, sans concours, parmi les hommes pourvus de bons sentiments.

***

Les lampistes au tablier lubrifié hissaient les lampes aux mats des signaux. Sur une route en plaine filait une auto éclairée. Les feux du chemin de fer encore à mèche dans l'huile, valaient peu auprès des phares destructeurs de la nuit.

Les hommes de la 2e équipe reprenaient à 7 heures les manœuvres, guidés par le surveillant Brambreux, vingt-sept ans, le corps d'un loup et la tête d'une mule. Il jouait de tous les tours du métier avec une agilité triomphale et un entêtement que M. Drüze n'entamait pas. Fraudeur, avant d'entrer au chemin de fer, on n'était pas certain qu'il ne passât plus, au moins une nuit par quinzaine, la frontière à la course avec 50 kilos de tabac en ceinture, pour aider à ses appointements de 1700 francs par an, logé. Sa grande camaraderie avec les hommes ne le démunissait pas de son autotité. Ils aimaient travailler à l'abri de son courage habile et disaient :

" Il en sort toujours. "

M. Legendre suivit vers la gare l'accotement de la voie II où passait le 1416, omnibus. Le train ouvrier se marquetait de la pauvre lumière des quinquets de 3e classe, accueillie dans les compartiments par la double rangée blanche des figures.

Les deux machines du triage choquaient les rames où courait le ressac des tampons. Les chargements de charbon soufflaient leur frainte.

Mécontent de renoncer à établir sa supériorité sur une journée où l'encombrement laissé valait celui trouvé, M. Legendre entra sans joie dans le bureau. MM. Qualin et Bernard l'y attendaient avec MM. Hénocq et Daâ, sous-chefs prenants.

Le chef donna des encouragements généraux. Très pressé, ce soir, ce qui abîmait d'avantage sa diction, il laissa les quatre sous-chefs finir de se débrouiller par le renseignement ou l'engueulade, à leur convenance.

M. Daâ, alternant au côté Nord, penchait la tête et piquait du nez, comme par le poids du lorgnon, sensible à sa débilité. Ce bureaucrate dévoyé, inhabile au mâle travail des manœuvres, trouvait atroce de passer les nuits et ne posant jamais la fatigue de cette rude besogne, vivait dans l'éreintement. Obligé de paraître ne rien céder, en sûreté de maniement, à ses collègues, il imitait de M. Legendre la manière prompte d'affirmer les choses du service. Mais perdu dans les numéros des trains, malgré six mois de présence dans la gare, il cachait son insuffisance dans des jurons timides :

" C'est égal, encore trois facultatifs à recevoir. Il y a le... ce bon Dieu là ! qui rentre à... N'est-ce pas... quelle heure, bon Dieu ! Comment donc qu'il s'appelle déjà ?... qui vient de... bon Dieu là ".

Il prononçait à profusion les mots parasites de la conversation française :

" Nest-ce pas ". " Le fait est que ", et commençait presque toutes ses phrases par " C'est égal ". On ne savait pas à quoi c'était égal.

" Il reste, lui dit M. Bernard, une situation difficile. Nous avons été très gênés par les Travaux pour qui on n'avait pas libéré ce matin la voie 5. "

M. Bernard ne désignait jamais le responsable. S'éliminer lui suffisait. Il embarrassa son collègue d'une question directe :

" Vous avez vu les facultatifs annoncés ? "

M. Daâ fuit dans une évocation du passé :

" Le fait est qu'il n'en viendra jamais autant que lorsque j'étais à la Plaine. Une nuit on en a reçu 17... "

Cet évaporé, payé 2600 francs par an, volait ce peu d'argent, malgré l'effort dont il maigrissait. Incapable d'atteindre l'estime des chefs par l'habileté manœuvrière, il cherchait à la mériter par le zèle du bureau, mais ne trouvait que le mépris de l'inspecteur praticien et vivait dans la frousse. M. Qualin utilisant sa manie écrivassière, obtenait de cet homme timide, bavard et mou, de longues besognes assises pendant des heures de rabiau. Le sous-chef répondait avec une abondance trouble à tout dossier transmis, moins préoccupé de l'exacte définition des faits que de trouver la joie stupide de citer des articles du règlement.

M. Hénocq, alternant au Sud avec M. Legendre, montrait des capacités différentes. Tenu par l'horreur d'écrire, il rangeait régulièrement les dossiers dans son poêle qu'il définissait : classeur automatique à feu continu. Les secrétaires du chef usaient leur salive à disputer avec lui. Il leur répondait :

" Je vous l'ai rendue votre paperasse, " et leur en affirmait le jour qui était celui de l'incinération. Cette méthode lui procurait la distraction de collectionner des blâmes dont il ne se frappait pas :

" Parce que, quand on répond à un dossier, il vous revient " pour plus amples explications " ; puis encore pour explications aux explications. Ça se termine par un blâme parce que les explications sont insuffisantes. Tandis que si je mets le dossier au feu, j'ai le même blâme avec bien moins d'embêtement. Et quelquefois on l'oublie. "

Une légende auréolait ce philosophe. On savait qu'il disposait parfois d'une énergie suffisante, pour envoyer, disait-il : " Voir Dache, perruquier des zouaves, " les plus

sévères chefs de la Compagnie. Dans son poste précédent, un inspecteur très hautain qui ne parlait pas à tout le monde, s'était donné la peine d'un long discours répréhensif au sous-chef, qui lui prouva sa gratitude, en lui disant tranquillement : " Merde ". Des excuses, à jeun, lui avaient gagné de ne subir pour cette intempérance que la déportation au triage.

Aucune sympathie n'aidait ces hommes divisés par l'application à rejeter l'un sur l'autre le plus de leur peine, trop forte pour tous.

M. Hénocq résuma la situation :

" Rien de neuf. Beaucoup de trains et pas de place. Allons-y, " et il entra dans le travail ingrat.

M. Legendre, homme de confiance, passait, comme d'habitude au bureau de M. Qualin. Le personnel redoutait le favori. Le chef établissait les responsabilités sur les affirmations de M. Legendre qui assurait sa domination en écrasant ceux rebelles à la reconnaître.

La conférence du patenôtrier et de son chérubin ne dura que le peu de temps que M. Qualin mit à faire ses ongles, ce qui le distinguait des manœuvriers qui ne grattaient jamais du canif les petits bouts de peau de l'extrémité de leurs doigts.

Il sortit de la gare, avec son air des jours de messe, le nez tourné à droite et les yeux à gauche. Aucun office du soir ne le sonnait à l'église, mais il subissait l'appel de la maison de tolérance. L'hypocrisie également nécessaire à se montrer accomplissant une chose à quoi il ne croyait pas, ou à se cacher pour autre chose qu'il ne voulait pas qu'on croie, lui donnait même visage sur le chemin de la messe ou du rut.

M. Daâ, seul au bureau des sous-chefs Nord, ouvrit les battants démolis de l'armoire garnie de la poussière de

vingt ans de service. Sur le montant de droite, fléchissait un clou à suspendre un vieux manteau caoutchouté dont le sous-chef craintif de la pluie aimait l'usage. Des casquettes grasses aux argentures noircies prenaient leur retraite au dernier rayon. Personne n'en reconnaissait la propriété, pour fuire la peine de les porter au fumier.

L'horloge marquait quatorze minutes après midi ou minuit d'un jour ancien.

Le sous-chef, assis, compulsa les copies de dépêches. Sous le plancher pourri, des rats menaient une course allègre, vivant bien dans ce logis muni des avantages de l'étable et de la boîte à ordures. Les rognures des repas de nuit égayaient leur existence, assurée déjà par les provisions de vieux papiers contre les murs, dans le bas et au sommet de l'armoire. Les instructions et les circulaires plus récentes gardées sur la table se déblayaient par gravité vers les rongeurs, seuls garçons de bureau. Au milieu de la clairière ménagée pour les coudes, M. Daâ trouva une lettre de blâme, obligeamment dégagée par M. Bernard :

" B 530 le 19 juillet. "

" Monsieur

" Il m'est signalé que le wagon 43191, destination Paris, arrivé à Triage le 2 courant par train 5589 (5 h. 39 s.) n'a continué sur sa destination que le 5 par train 5656 (8 h. 28 s.). Il résulte de l'enquête à laquelle il a été procédé, que la responsabilité de ce stationnement prolongé vous incombe entièrement.

" Je vous adresse un blâme à ce sujet, et vous invite à apporter à l'avenir plus d'attention à votre service, si vous

ne voulez pas être l'objet d'une mesure disciplinaire plus rigoureuse.

« L'inspecteur principal
Ipp. »

Le bruit de la joie des souris ranima M. Daâ enfoncé dans le dégoût du métier. Il chercha parmi les mentions à l'encre rouge sur le rapport du 2 au 5, le n° du wagon 43191. Rien.

« Le wagon 43191? Bon Dieu là !... Me rappelle pas."

Il ne voyait point dans le fourbe catégorisme de l'arrêt: « Il m'est signalé... Il résulte de l'enquête... » l'insuffisance de prouver que la faute "incombait entièrement" à un homme.

Etablir une responsabilité individuelle des stationnements prolongés, dans un fouillis de 3000 wagons remués par des agents alternants dépassait la possibilité. Aussi M. Drüze ne l'entreprenait pas, mais corrigeant la difficulté de justice intégrale par un grand souci des compensations, il répartissait également les blâmes ; les sous-chefs en recevaient chacun son tour et le résultat se trouvait à la volonté maintenue chez tous d'activer la rotation du matériel.

Sur cet attelage où l'effort de chacun ne pouvait exactement se doser, le fouet dominant demeurait une efficace discipline. M. Hénocq s'en contentait tandis que M. Daâ se cachait pour en pleurer, preuve qu'il n'arriverait jamais à rien dans une administration dont il comprenait si mal les nécessités.

La tristesse perpétuelle augmentait sa débilité par pauvre nourriture. Il se rongeait. L'obligation du convenable vêtement, noir ou bleu marin prescrit par circulaire, et deux enfants, laissaient peu pour manger sur 2.600 francs

par [illegible], égaux aux 2000 d'un employé déchargé de la grande usure du service actif en linge, chaussures et habits.

Il mit dans son calepin le papier B. 530e blâme, signé depuis le 1 janvier par M. Ipp, pour les 3200 agents sous ses ordres, et secoua dans sa tête la migraine des semaines de nuit. Il ne pouvait le jour dormir plus de deux à trois heures, empêché par les sifflets de gare.

Il fit durer le petit travail de collationner les dépêches pour se justifier de rester assis et inscrivit sur un bout de papier ses trains facultatifs à l'arrivée et au départ. O [illegible]lieux, défaut redoutable dans ce métier chiffré, il écrivait tout, mais son impuissance à se souvenir le privait même de la mémoire des poches. Il cherchait toujours son pense-bête des deux mains dans les doublures et les hommes des manœuvres l'appelaient "Le Perdu" à cause de son émotion facile et de sa lenteur à se décider.

Ils s'arrangeaient de son inutilité libératrice des initiatives comprimées par M. Drüze.

Le surveillant Planchon d'un abominable caractère et de 1800 francs d'appointements aimait faire à sa guise et vivait bien avec un sous-chef sans autorité.

Dans le triage la place de chaque homme se marquait par le feu blanc des lanternes posées à terre pendant l'entrée du 7213, premier de la série de neuf heures. La machine à deux fanaux en tréma, abordait lentement la gare.

L'aiguilleur Chaulet de la cabine III voulait le sous-chef au téléphone. M. Daâ, favorable aux gens capables de se passer de lui haïssait cet agent qu'il appelait "l'abruti" car Chaulet osait demander conseil à un homme avide d'énergies affirmatives :

"Chef. Le 4350 s'annonce. C'est l'heure du 141 qui n'est pas encore passé. Faut-il recevoir les marchandises?"

La nécessité de tenir la bouche au microphone ne laissa M. Daâ sauter que de l'arrière-train. Il sembla ruer :

" Bon Dieu là !... Pas de blague !... Le chose là, le 4350... Le 141... "

Puis il prit la solution qui convenait à son tempérament et alla voir ce qui se passait ailleurs.

Sur la plaine gardée de signaux les hommes voués à la fatigue activaient le vacarme des trompes, des sifflets, des roues et des tampons. L'éternelle tranquillité où s'usent les bruits de la terre dominait leur vie inquiète. Au delà du cercle de lumière de la première lampe à arc, M. Daâ se livrait un peu au désespoir qu'il aimait. A la manière dont balançait, par longs mouvements, une petite lanterne, il reconnut son collègue Hénocq aux grandes jambes et alla vers lui qui le reçut mal :

" Qu'est-ce que vous avez encore à me demander ? " Car il craignait de ce pleurnicheur l'imploration du coup de main.

Une pluie fine, comme soufflée d'un vaporisateur, commença de voler dans la nuit. L'immensité des ténèbres ne montrait aucune lumière. M. Daâ courbant le dos à cette hostilité, se plaignit du service :

" Les Travaux posent du ballast et des traverses partout. On se casse la figure là-dessus. Et il pleut toujours ! Chien de métier. "

Sa meilleure santé facilitait à M. Hénocq d'accepter plus allègrement ces choses. Le genièvre l'y aidait, dont il tenait toujours en poche provision dans une topette et y buvait sans honte, disant qu'il prenait une prise.

Demasure, accrocheur Sud, venu en queue de la voie 8, serrer les tendeurs du 5046 formé, transmit à Planchon les indications de soudure du service entre les deux têtes de gare. Le surveillant lui demanda s'il n'était pas encore saoul,

car cet homme de trente ans, à la peau sale et aux yeux voilés, subissait la plus vilaine réputation du triage. Incurable malade de la paie, il souffrait quatre jours par mois de trop d'argent en poche : 126 fr. 65, douzième de 1600 fr. diminué de 5 %. Sensible au déshonneur de boire seul, Demasure invitait les camarades, mais tenait compte soigneux des répliques dues. Il se payait la nuit sur les bouteilles et par crainte de ne pas trouver la bonne, pipait un peu dans toutes. Pris, il s'abritait à une morale obscure mais catégorique :

" Je ne vole pas. Je prends hardiment ; c'est pas la même chose. "

Les sobres manœuvriers repoussaient cette machine à boire :

" C'est un saoul criminel. "

M. Hénocq ne lui montrait aucune estime, lui reprochant la sur-ivrognerie des ivrognes : l'absinthe.

Pendant le repas des hommes, les sous-chefs devaient prendre la place des accrocheurs et entrer dans les tampons par contravention à l'art. 23 du règlement :

" Il est formellement interdit à l'agent chargé de la direction d'une manœuvre, d'opérer lui-même l'accrochage ou le décrochage des wagons. "

Cette insuffisance de personnel diminuait les chances d'accident, ce que le philosophe M. Hénocq formulait ainsi :

" Quand on manœuvre seul, on ne peut pas se tuer deux. "

Les deux premiers en repos, devaient l'allumage du poêle à réchauffer les repas. Le sous-chef de manœuvres Cordier savait les wagons 20 tonnes où prélever le combustible.

La consigne des feux de la gare, établie par M. Qualin,

prévoyait pour les foyers des corps de garde, dix tonnes d'agglomérés par an, quantité insuffisante aux appartement des chefs logés.

Vandenabeele poussa une brouette de cantonnier, d'une capacité nécessaire à corriger chaque nuit cette situation. Cordier grimpé aux wagons des houillères chercha les grosses gaillettes. Il ne se fournissait pas aux étiquetés " Dépôt " ; la Compagnie recevait trop de poussier et de menu, mais passa cueillir des blocs dans le combustible du commerce.

Au foyer de fonte de la guérite, la flamme longue du Bruay ronfla, évaporant la pluie sur les habits.

Cordier, marié, connaissait la gamelle de soupe, où il trempait des tartines beurrées. Une brûlade de café acheva son bien-être. Vandenabeele, célibataire, posa sur la plaque chaude un hareng saur fourni par sa pension à 2.25 par jour sur un salaire de 3.25, après dix-huit mois de Compagnie, non commissionné.

L'odeur du sauret empuantit la cabane. Il le mangea lentement, sur une tranche de pain rassis, creusant de la pointe du couteau jusqu'à l'arête, qu'il suça, à bruit de baisers. Puis il évoqua le temps ancien et son travail aux champs :

" Après le régiment, j'aurais dû me remettre garçon de ferme. On est plus heureux qu'ici. Nourri, logé, blanchi, je gagnais au-dessus de 30 francs par mois, et pas de nuits à passer... "

Les cils de Cordier baissaient à la caresse du sommeil ; Vandenabeele retardait sa joie d'une heure aux yeux fermés, par des questions naïves, à grosse voix chuintante de brèche-dent

" Ça doit te sembler dur de coucher ici, et ta femme qu'est toute seule à la maison. "

Par une réponse courte, Cordier marqua son déplaisir de ce propos et bourrant du pied le parleur, dormit, les genoux cherchant le menton.

La main de Vandenabeele disparue sous le couvercle du panier fit cliqueter l'anse de gamelle. L'alarme le tint immobile, la figure teinte en rouge démon, par le côté arrêt de la lanterne, et la bouche ouverte d'émoi, mais railleuse. Il put ajouter un peu à la nourriture insuffisante du cabaret " Au Rattin tout ", puis ronfla.

Minuit en proie aux ténèbres pesait sur le triage. Le monde paraissait retourné, et que la terre noire fût là-haut, et la nuit des cieux sur la terre constellée de signaux.

Planchon harcelait le mécanicien Liégeois :

" Ça ne roule pas. "

L'ouvrier montrait la poignée de son régulateur entièrement tirée :

" J'ai tout dessus. Le rail est gras.

Le chauffeur Gaillot piqua sa pelle au poussier :

" C'est de la terre. Ça ne brule pas. "

Planchon commanda : " Biscuit ! "

La machine refoulée contre une rame des houillères, les hommes y choisirent pour remplir le tender.

Par la fraînte de 1 % convenue au tarif du transport des charbons, le chemin de fer ne devait que 9900 kilogrammes à la livraison d'un chargement de dix tonnes.

Pour détruire les réclamations à l'arrivée, les Mines majoraient encore de 200 kilogrammes ; chaque wagon pouvait supporter un pillage de 300 kilogrammes : un wagon et demi sur un train de 50.

Gaillot trouvait le contentement d'établir par le charbon de choix, une flamme durable. La machine au feu piqué et repu repartit, crachant sa force.

Planchon forçait sur la porte de guérite, calée par les corps couchés. Cordier répondit à l'appel :

" Debout ! Fainéants ! " et mit le feu blanc de sa lanterne sur la figure de Vandenabeele où la lumière pénétra la bouche ouverte. Ils chassèrent le mauvais goût du brusque réveil par une chique neuve dont le gonflement lissa leur joue empreinte des plis de leur manche.

Le réseau, envahi de trains, serrait de plus en plus, la nuit, les horaires de marchandises, achevant du soir au matin l'évacuation des gares et leur ravitaillement en wagons vides pour le commerce, occupé du matin au soir, à les charger.

A l'heure mauvaise : deux heures du matin, les hommes traînaient, liés par la loi de leur race diurne. Même les vieux alternants, endurcis par vingt ans de service, sentaient la main de plomb coiffer leur tête. Luttant contre les milliers d'années de travail au soleil, leur corps endurait la fatigue et leur esprit le dégoût. Les faux mouvements et les lancées molles gâtaient le service. Gaillot dormait debout, calé sur la manivelle du frein.

Les collines de charbon du dépôt éclipsaient la lanterne de M. Hénocq. Dans la clôture en traverses appointées, qui limitait l'emprise de la Compagnie, une porte façait l'estaminet " Au signal d'arrêt ", ouvert toute la nuit par autorisation préfectorale. Les hommes de la Traction, vêtus de bleu, le foulard rouge au cou, entraient se ravitailler en bière fraîche. Les mécaniciens de classe supérieure à cave garnie n'en perdaient pas l'habitude de la boisson blonde, à quatre sous le litre, plus rafraîchissante devant le foyer que le vin.

M. Hénocq rempocha sa fiole emplie de six sous de genièvre et offrit une chope au personnel du 5060. Il gagnait l'estime des mécaniciens en ne notant pas les

ruptures d'attelages de mises en marche brusques et l'éclatement des pétards de signaux franchis fermés.

Poussant la nuit sur sa pente dernière, l'éveil venait derrière la ténèbre. L'haleine du jour encore caché rafraîchissait les esprits. Dans les corps plus alertes cessait l'heure du sommeil.

Les équipes de manœuvres donnant l'effort dernier essayaient d'atteindre au cœur des rames anciennes. Le cri d'un oiseau déjà en route, ses ailes absorbées par l'ombre, continuait là-haut d'où il voyait la lumière avancer par delà l'horizon des hommes. En face la clôture de gare, les clartés matinales commençaient aux fenêtres des maisons.

La ville étendit aux campagnes les tentacules des trains ouvriers qui passèrent, reportant les hommes aux usines. M. Daâ revenu de dormir une heure, la figure gonflée, écouta le conseil donné par Planchon de mettre en marche le 5752 facultatif, pour écouler 500 tonnes de route Paris

En plein beau matin, M. Daâ, désespérait, à l'heure de l'espoir des hommes et du soleil levant. Emporté par le travail comme un noyé par l'eau, il aima cette initiative bien tendue et rentra au réfectoire des agents de trains où tenait l'odeur rancie des fricots. Des hommes mangeaient, sur le zinc des tables marqueté des taches de repas anciens. Le sous-chef fixant bien son lorgnon grossit sa voix :

" Allons là ! Bon Dieu là ! les agents du... là... du 4350 sont ici ? "

Cette brigade d'un facultatif arrivé à 9 h. 50 soir pouvait repartir dans le délai de sept heures premier repos.

Le conducteur Sipre débarqué du 5411, régulier, renseigna le sous-chef :

" La brigade du 4350 est en dérogation. Elle a fait quinze heures de service et prend dix heures de repos. "

M. Daâ retrouvait de l'énergie à feuilleter le papier du registre d'émargement où cette irrégularité devait s'inscrire :

" Ils n'ont rien porté. "

Sipre l'expliqua :

" Il faut une demi-heure pour détailler une dérogation avec tous les motifs de retard qu'on nous demande... "

Dans le dortoir de trente lits par deux rangées de quinze, les hommes des trains du matin s'habillaient, assis sur le bord des châssis de fer, dominés par la rangée des armoires. M. Daâ lisait aux chevets, les fiches. Sur un conducteur, le papier marquait : Repos à 9 h. 50. Il était 5 h. 20. L'homme dormait depuis sept heures trente. Touché, il se réveilla mal :

" Partir ? Regardez mieux ma fiche. Mon dernier repos, hier à Herlies a été de sept heures ; pour celui-ci j'ai droit à dix. "

Peu d'hommes requis montraient le courage de réclamer les dix-sept heures au moins pour deux repos consécutifs, M. Daâ blâmait cette récalcitrance. Le conducteur cédait ; il n'était point encore titulaire de son grade.

Redescendu au réfectoire, d'où les hommes sortaient, harnachés pour la route, M. Daâ posa encore son interrogation désespérée : " Allons là ! Un garde-frein pour le 5752. Personne bon à partir ? "

Sur le triage, les fumées, agiles à monter et se répandre, se voyaient venir du dépôt, aidées à la même route que la veille par le vent dépourvu de caprice.

Les flammes inutiles des lanternes brûlaient en veilleuse derrière les verres ternis.

Les manœuvriers aux mains noircies du cambouis des

tendeurs cédaient la besogne. Ils partaient, les yeux luisants et les paupières rouges, pour revenir le soir, peu reposés par le mauvais sommeil de jour.

La fatigue de M. Daâ ajoutait à son indécision naturelle ; il traînait aux écritures et s'accommodait bien de l'habitude de M. Bernard, de n'arriver qu'à sept heures et demie. Retard : 30 minutes.

L'aiguilleur Chaulet, relevé à la cabine III, soumit une demande de permission :

" C'est pour aller à un pèlerinage. "

Membre du groupe Saint-Joseph, section du triage de l'Union catholique des ouvriers et employés de chemin de fer, il y trouvait le bénéfice de congés fréquents pour des processions, des messes et des voyages à Lourdes. Craintif de montrer de la défaveur à d'assez redoutables influences, M. Daâ prit avec soin le papier :

" Bien, mon ami. Nous allons arranger ça. "

Chaulet remercia :

" Il me faut cinq jours, chef ; et voyez, je ne vous mens pas. "

Il ouvrit le *Bulletin de l'Union Catholique* à la page certifiante et laissa l'exemplaire.

M. Bernard enfin arrivé, les sous-chefs lurent ensemble:

" Voici le dernier appel fait à nos chers Unionistes pour le rendez-vous solennel à Lourdes.

" Ainsi nous nous compterons dans le sanctuaire de la Vierge immaculée.

" Nous prierons pour les chers nôtres, pour nos bien-aimés disparus, pour nos amis, pour la France, pour l'Eglise, pour le Pape. Nous prierons dans cet idéal cadre de nos vertes Pyrénées. Ah ! Quelle perspective ! Quelle vision ! Debout ! A Lourdes ! A Lourdes ! Chers Unionistes, je compte sur vous et la Sainte Vierge vous attend. "

Et ils continuèrent :

" Les suaves émotions de Lourdes seront à peine calmées, que le pèlerinage de Montmartre... "

" — Suaves emmerdements, blasphéma M. Bernard. Il ne sera pas revenu qu'il demandera à repartir. C'est tous les ans la même chose. Si au lieu d'envoyer les agents à la Bonne Vierge, on la faisait venir au triage, ça désorganiserait moins le service.

" Il y a quinze ans, nous avions la musique. On passait son temps à raccommoder les roulements démolis par l'absence des permissionnaires pour répétitions, cortèges, réceptions.

" Le dimanche, on déraillait, à cause des apprentis mis aux cabines en remplacement des aiguilleurs trombones. On a réagi. Plus de permissions. La musique est disparue. Mais Saint-Joseph est venu. Tous les musiciens y sont. "

Il était rare que M. Bernard capable aux paroles ambiguës donnât de telles affirmations, mais il gardait rancune à l'U. C. d'avoir mal aidé son avancement.

M. Daâ trouva heureuse cette heure où il pouvait fuir les chefs insupportables qui revenaient.

M. Drüze annonçait à M. Qualin la formation prescrite aux gares en aval de trains complets en éléments de transit à aiguiller sur le raccordement militaire pour soulager le triage. Le truc des manœuvriers de nuit trouvait l'approbation du Service Central.

Un dossier de plusieurs kilogrammes avait rendu claire l'idée d'admettre des trains sur une voie vacante..

L'inspecteur sévèrement réjoui de cette satisfaction se glorifiait d'en avoir inventé la demande.

Par l'équipe de jour le travail continuait avec la régularité des fleuves qui ne connaissent point le sommeil.

***

La nuit moins chargée du dimanche laissait le matin les sous-chefs plus alertes à la joie des douze heures de liberté de leur alternance.

Dans le service aisé, M. Hénocq accomplit la tournée des cabines. Les aiguilleurs soigneux, astiquaient à la peau de chamois les poignées des leviers Saxby, en rangée claire sous la lumière électrique. Drahé indiqua les petits détraquements :

" Le contrôleur de la jonction 21 ne fonctionne pas..."

De la haute loge vitrée, on voyait loin sur la campagne, et venir les trains aux dispositions diverses de fanaux : en tréma, en triangle, ou feu singulier selon les provenances.

Vif aux leviers des directions demandées, Drahé déclenchait leurs manettes, puis il posa une question cordiale dont cette soirée permettait le loisir :

" Ça va comme vous voulez, chef ?

— Quand on est seul, ça va toujours. Et vos trois enfants ?

— On y arrive tout de même. Seize cents francs par an, ça fait 123.70 par mois pour nous cinq, plus 4 francs de prime et 6 francs de secours de famille. Faut pas se plaindre. Mon père qui a été vingt-neuf ans équipe, gagnait 120 francs. Nous étions onze enfants à la maison. Les notes du boulanger montaient à 52 francs par mois. Moi, avec trois, je trouve que j'ai bien du mal. Des garçons ça coûte cher ; ils usent vite et tout à fond.

" Quand l'aîné a quatre ans d'avance, il reste des morceaux pour le dernier, mais les miens ont dix-huit mois de différence : il faut tout renouveler à la fois."

Le sifflet du surveillant donnait, nets, détachés et aigus

les deux rigaudons de la 10e. Drahé sautait aux manettes. A minuit, notant libre les voies 8, 9 dans le groupe I, et 14 dans le groupe II, M. Hénocq avisa Brambeux :

" Je vais au garage, A. 273 sur 16 ".

Dans le compartiment central de cette 1re classe sortie de réparation, il baissa les custodes bleues et se mit en lame d'épée sur la banquette dont le drap nettoyé puait la benzine. Aux directions demandées, il suivait en esprit le travail : " Descendre sur 12, prendre la rame à trier pour le 5060..."

Trois rigaudons inattendus l'intéressaient :

" Qu'est-ce qu'ils vont faire sur la 15e ? "

La sonorité des tampons indiqua la lancée d'un wagon vide. L'homme alimenta son rêve au métier.

D'une voiture salon déraillée sur 15, sortait M. Drüze, un litre de genièvre dans chaque main, dont il offrait à boire aux manœuvriers.

Hénocq réveillé se crut reposé. Regarder sa montre au clair de lanterne lui en ôta l'illusion. Il n'était plus vieux que d'une demi-heure. Plié en Z, il redormit et à 3 heures du matin se secoua au vent frais de la plaine Happé par la préoccupation du service, il descendit par 15, et jura contre les visiteurs à voir un couvert étiqueté Grosbourg, bon à partir sur la 12e, maintenant plaqué rouge.

Le contentement des manœuvriers grandissait de satisfaire leur amour-propre. Ils purgeaient les voies.

De la nuit sans astres naissait le matin blême sans soleil. L'aurore ouvrait des paupières grises. Sur la fatigue des hommes régnait la tristesse du ciel où le jour semblait avoir peur d'avancer.

A 5 h. 1/2, le sous-chef revenu de son logis du quai à bestiaux, les souliers luisants et la figure claire sur cravate

blanche, offrit la bistouille chauffée au foyer de la machine. Sensibles à cette politesse, les hommes lui souhaitaient bon amusement. Il profita de l'allure de la 2628, première d'une rame de quatre qui prenait, cheminée en arrière, la voie de service pour refouler sur la gare aux voyageurs. Sous le ringard du chauffeur le feu changeait ses dessins ; le semis sombre du charbon lancé à la braise rouge nourrissait la végétation des flammes. Le feu bien fait, à pelletées légères et promptes, flambait long sur tout le foyer.

La 2628 décrochée à l'avant-gare descendit sur le 1202 et M. Hénocq mit pied à quai où M. Laroze, sous-chef de la gare aux voyageurs, se promenait, bien visible par son manchon blanc. Le triageur le complimenta :

" Veinard. Vous en avez un chic métier. Si vous voulez prendre ma place en plaine cet hiver."

M. Laroze préférait assurer le service sous vitrine, et ne recevoir pluie ni neige ; cependant il se plaignit :

" Ici, quand on veut cracher, il faut regarder aux deux bouts du quai avant de se décider. L'inspecteur, l'inspecteur principal, le chef de gare, le sous-chef principal, les personnages influents, le public, on en voit de drôles.

" Qu'est-ce qu'elle veut cette momie ? "

Une jeune dame à deux paquets secoués en courant, s'arrêtait fixe pour demander sec :

" Monsieur, où est mon train ? "

M. Laroze répliqua la formule :

" Votre billet s'il vous plaît. "

La voyageuse affola ses doigts dans son petit sac :

" Je viens déjà de le montrer. On va me faire manquer mon train.

— Mais où allez-vous, madame ?

— Mais à Nancy, monsieur. "

Il lut à préciser l'indication tardive :

« Nancy par Ornaing 2e classe. Le train en face. Dans douze minutes.

La dame fit six pas rapides, puis se retourna pour indiquer de son menton soulevé :

« Là ? »

Par un geste à rebours, M. Laroze signifia oui, et la dame, un paquet poussé, l'autre tiré, parut enfin trouver le calme à un coin de fenêtre.

D'autres voyageurs se plaçaient sur la foi des pancartes indicatrices. Un homme encore posa la question :

« C'est celui-ci, mon train ?

M. Hénocq s'amusa :

« Pour Jérusalem ? »

— Ornaing.

— Vite, vous n'avez plus que huit minutes.

L'homme montra un grand regret :

« C'est tout de même vrai qu'on aurait encore pu boire une chope. »

A six dix-sept, heure juste, M. Laroze siffla. La 2628 démarra, les purgeurs crachant de longs jets de vapeur à fleur de ballast. Le mécanicien du 393, entré sur III avec quatre minutes de retard, essuyant au déchet ses mains luisantes d'huile, demandait une faveur :

« Portez-moi l'heure. Mon charbon brûle mal. »

M, Laroze fuyait cette complication :

« Arrangez-vous avec le surveillant. »

Humilié que le sous-chef triage le pensât un homme sans mérite, il continuait à se plaindre :

« Vous ne voyez que votre travail. Venez ici huit jours et vous déchanterez. Personnel difficile à manier. Tous syndiqués. Il faudra bientôt les saluer avant de leur parler. L'effectif aux bagages est insuffisant de 50 %.

Les jours de marché on est tué de réclamations. On se balade entre les engueulades des inspecteurs et celles du public pour 2800. Le chef, lui, s'en fout. Il se tient dans son bureau qui n'a pas de guichet. "

Sur le quai front de voies, des voyageurs à la marche directe vers " leur train " se distinguaient des habitués de salles d'attente, traînards aux pas sans but. L'odeur de gare, combinée de fumée et de remugle se conservait dans l'impasse toiturée ouverte sur les voies claires, illustrées de signaux rouges, où les trains arrivaient de face droit aux buttoirs, les bielles de locomotive alternant à se hausser comme les genoux d'un homme au galop. Devant la glace du distributeur de CHOCOLAT MENIER, n'a pas de prénom.

" En cas de non-fonctionnement, s'adresser au chef de gare. " M. Laroze prit l'occasion de régler sa montre de nickel sur le régulateur, pour se mirer sournoisement. Il épassa de la paume les plis du manchon blanc un peu trop grand pour sa pointure. Ce souci de coquetterie satisfait, il obéit courtoisement au " psst ! " de la bibliothécaire : vieille dame qui corrigéait par tant de poudre rose sa peau brune qu'elle en paraissait verte. Son amour malheureux pour le chef de gare, justifiait ces soins du visage. Le cerne des yeux, tangent aux ailes du nez pointu, lui venait, comme aux chouettes, au milieu de la figure. Elle disposait au bas de l'étalage de romans, les journaux frais dont elle tendit une poignée à M. Laroze.

Contre les félicitations de M. Hénocq il nia la réalité de cet agrément :

" Quand on les rend le lendemain matin, on n'a pas eu le temps de les lire. "

Remuant peu les lèvres par peur d'en craqueler l'enduit, la bibliothécaire donna une indication de service :

" Madame Pinplin est malade. "

M. Laroze s'inquiéta :

" Ah vraiment ! C'est grave ? "

Il paraissait prendre à la question un grand intérêt, mais par déférence à la dame obligeante, car un peu plus loin, il conclut : " Ah ! Madame Pinplin est malade. Eh bien, on n'a pas idée de ce que je m'en fous. "

M. Hénocq demandait la fonction de cette personne souffrante :

" C'est la préposée à la salubrité ".

Cette définition administrative arrêtant la compréhension de son collègue, M. Laroze traduisit en langue de caserne :

" Gardienne des chiottes. Si les voyageurs se plaignent de coliques, mon collègue de jour leur donnera du papier, pour inscrire leurs réclamations. "

Il entrait au bureau.

" Voilà le registre. Vous n'avez pas ça au triage. Ecoutez celle-ci :

" Je réclame qu'il y a pas assez d'employés pour les renseignements. A un que j'ai demandé où qu'il était le train de Grosbourg, il m'a dit que lui ne savait pas mais qu'il y avait le temps. Alors je suis parti boire une chope. Quand je suis revenu, un autre employé m'a dit que le train de Grosbourg était sur la dernière voie. J'y suis allé. Y avait pas de train. Alors, j'ai attendu là longtemps. Quand un autre employé est passé, je lui ai demandé si le train de Grosbourg serait bientôt là, et si je pouvais encore aller boire une chope. " Ça, qu'il m'a dit, vous " avez le temps. Le train de Grosbourg, y en a plus avant " demain matin. Voilà une heure que le dernier est parti." Et puis cet employé m'a encore dit que j'étais saoul. Alors je réclame sur cet employé qui m'a dit que j'étais saoul, que c'est lui qui l'était ; et l'autre aussi, qui m'a

dit d'aller boire une chope. Et je réclame pour mon hôtel que je suis obligé de passer la nuit ici. Et je réclame contre la Compagnie, que c'est dégoûtant la manière qu'elle traite les voyageurs.

" Lequien, cultivateur à Grosbourg. "

M. Hénocq riait franc.

" Ça n'est pas si drôle, dit M. Laroze. Il faut copier ce vomissement en trois exemplaires : un pour le commissaire de surveillance administrative, un pour le contrôle et un pour l'inspection principale. Si on exigeait un droit d'inscription de quarante sous, remboursable à réclamation fondée, on n'aurait pas à s'occuper d'idioties pareilles. Le registre sert de cuvette aux soûlauds et de carnet d'affaires aux voyageurs de commerce. Ceux-là, pour vingt minutes de retard à la livraison de leur marmotte réclament cinq cents francs. Ils essaient toujours de faire de la réclamation la meilleure affaire de leur tournée."

Se souvenant brusquement, il exprima une autre idée :

" Voilà Vanaerde nommé chef de gare adjoint à Paris avec mille francs d'augmentation. Ça le met à six mille. Un garçon bête comme un café-concert, mais lécheur à s'écorcher la langue et neveu d'un entrepreneur des travaux de la Compagnie.

" Les administratifs lui rendent un peu des commissions versées par son oncle."

Gourmand de médisances, M. Laroze évoquait un plus ancien scandale :

" Notre chef, M. Grome, lui aussi, doit peu à son travail. Son père, chef de station, avait prêté toutes ses économies à son inspecteur principal, M. Buclos, qui empruntait partout pour jouer. Buclos enfui, le père Grome

nourut de chagrin. Son fils a eu le bénéfice par le frère de Buclos, devenu chef du personnel, qui indemnisait à beaux avancements les enfants des familles ruinées. "

Le sous-chef montra la dernière circulaire vert-galérien, signalant l'infamie d'un homme d'équipe à 3.75, condamné à trois mois de prison pour vol d'un jambon et de six boîtes de sardines dans les colis postaux.

" Le frère de ce pauvre diable qui a chapardé pour nourrir ses gosses n'avancera pas. Il n'y a pas eu de circulaire verte pour Buclos l'escroc. Mais restitution sur notre dos à nous privés des bonnes places réservées aux fils de ceux qui ont eu la discrétion de claquer au lieu de gueuler. M. Grome a fait toute sa carrière avec une lamentation : " Mon père en est mort de chagrin."

M. Laroze éprouvait grand dégoût de voir s'accomplir de telles choses car sa possibilité d'en profiter s'était bornée à passer du triage à la gare aux voyageurs, avec trois cents francs d'augmentation.

M. Hénocq, sans prétention à ces bonnes fortunes, disait son indignation plus résignée :

" Ça sera toujours comme ça. Les sans-piston aux dures places à deux mille quatre. Les fils à papa aux jolis postes, bien payés. "

Il quitta le bureau pour aller faire timbrer son permis de circulation et dut dire bonjour sur le quai à M. Lebrun, sous-chef principal. Ce petit homme de trente et un ans, semblable par sa figure écarlate à une marionnette de chemin de fer pour enfants ne montrait à ses collaborateurs qu'une amabilité dosée. Il souhaitait une carrière semblable à celle de M. Vanaerde et ne diminuait pas l'opinion qu'il voulait de lui-même en encourageant la camaraderie de collègues malheureux.

De l'intérieur du bureau des billets, on voyait sur la dalle de cuivre cannelé des guichets ouverts, les doigts des voyageurs remuer la monnaie.

Les demoiselles distributrices appointées 1600 francs par an pour dix heures de service par jour et le rabiau d'une heure à comptabiliser leur caisse, appelaient d'un doigt leste les rectangles de carton hors des casiers et les gravaient au composteur à date dont la mâchoire de chiffres mordait une fois les billets simples, deux fois les aller et retour ; elles assemblaient à peu de mots les exigences bavardes : " Grosbourg : 2e. Aller, retour ; deux quatre vingt-cinq. Paris, demie 3e ; six dix. "

Sur la table centrale du bureau où durait la lumière des lampes électriques, les cathédrals aux fesses lourdes classaient par provenance les billets recueillis.

Un index courbé piochait le verre du guichet :

" Renseignements "

M. Auber dont les vingt-cinq ans vivaient de 1800 francs ouvrit. Sa barbe rabattait en fumée noire sur la cheminée blanche de son long faux-col. Il renseigna une dame désireuse des correspondances pour Cologne mais corrigea loyalement ses approximations par la recommandation de ne pas trop s'y fier :

" Vous demanderez en route. "

Quittant les remueurs de petits papiers, M. Hénocq traversa la place de la gare ceinturée de cafés et s'assit pour jouir de la bière servie par un garçon encore en tablier bleu de nettoyage. Trois autos et six fiacres stationnés marquaient une île au milieu du pavé. L'horloge commandait l'allure des arrivants aux yeux levés. Le surveillant Piérache, libéré du service de nuit, entrait à son logement établi à gauche de la façade dans un édicule octogone, dont le pareil à droite portait l'indication " Urinoir. "

Ce logis avait passé de l'usage public à celui de famille, pour fixer à disposition, près des quais, le meilleur surveillant du service voyageurs maintenu par cet avantage à 2000 après vingt-quatre ans de Compagnie. M. Hénocq, entré dans la vespasienne symétrique, s'y trouva à l'aise pour ce qu'il venait y faire, mais se demanda comment Piérache, sa femme et ses cinq enfants, tenaient dans ce pot de chambre.

Au 1512, M. Hénocq retrouvait Planchon, libre aussi pour vingt-quatre heures par l'alternance des surveillants Nord. Le manœuvrier au troisième enfant récent déchargeait son ménage en menant l'aînée de cinq ans aux grands-parents à Fromelles. Moins reposé que M. Hénocq, car son grade ne lui permettait pas, aux nuits faciles, de s'abriter dans les voitures, il sommeillait devant Sipre le conducteur et son garde-frein partis haut-le-pied assurer le 7209 à Illies. Hanouet mécanicien, remplacé la veille sur sa demande ferme, pour dérogation, après douze heures de service, allait reprendre à Aubers sa 4509. Sipre offrit du tabac belge. Le 1512 sifflait le départ. Les hommes subissaient l'habitude du métier :

« En route ! » dit M. Hénocq, et Sipre approuva :

« A l'heure ! »

L'enfant agenouillée sur la banquette posait sa figure à la vitre. Le heurt des roues aux appareils d'avant-gare secoua les voitures ; puis le train fila doux sur la pleine voie.

Planchon et Hénocq regardèrent au passage le triage dégagé, où les rails clairs luisaient sur le ballast neuf. Aux voies garnies, restait place rassurante entre le croisement et les premiers wagons. Planchon nourrit son humeur à l'incertitude de cette belle situation :

« Avec tant d'aisance, le métier serait beau, mais ça

ne durera pas. Une poussée de facultatifs et en douze heures, on déborde. "

Sipre prit à cela le prétexte de la plainte habituelle de son service contre les manœuvriers :

" Avant-hier, au 5060, nous sommes arrivés au signal à 3 h. 09 du matin. A 3 h. 45 on y était encore. "

Mais il éleva ses critiques :

" La Compagnie se décide à placer plus de voies. Il est temps. Quand on passe à la bifurcation, on a toujours la frousse de taper dans les wagons du triage et laisser là sa peau pour 3.75 par jour. " Salaire de son garde-frein que sa lavallière noire signalait syndiqué par Sipre, tenace à la propagande :

" Tous pour un, un pour tous, nous aurions vite plus belle vie. Faut pas demander l'impossible. Mais les garde-freins qu'on embauche à 3.25, commissionnés à 3.75 !

" Les roulements nous tiennent de deux à cinq jours sans rentrer chez nous. Se nourrir dehors, et le service de nuit, ça fraye.

" Vingt-cinq garde-freins du dépôt du triage sont inscrits au bureau de bienfaisance. La Compagnie nous fait demander l'aumône. "

Les ambulants fournissaient beaucoup d'hommes affirmateurs par bien réfléchir dans les fourgons en marche, et exercés aux parleries de corps de garde. Le mécanicien dit de sa voix plus brusque son grand souci :

" Avant, je ne rouspétais pas tant aux dérogations. Endurer quand on est jeune, ça va si on se dit : à cinquante ans je lâche tout et il me reste dix ou quinze ans de bon à vivre tranquille avec ma retraite. Mais ils nous ont gâté même ça. Je suis de 1re classe, à 2000. On me retient le 3 %. Dans six ans, j'ai vingt ans de service commissionné et cinquante et un ans.

" J'ai droit à vingt-cinq fois le 80e de mon traitement calculé sans les primes sur la moyenne des six dernières années. Si je finis à 2700, ma pension montera à 750 francs. La loi de 1909, pour les mêmes appointements, me donne la moitié de mon traitement : 1200 francs. C'est dur de penser que les anciens seront moins bien traités que les bleus. "

Planchon ne le plaignit pas :

" Vous n'êtes pas le plus malheureux. J'ai quatorze ans de service, commissionné en 1897 ; je suis du règlement 1896. On me retient 5 % sur mes 1700 francs.

" La Compagnie double mes retenues. C'est comme si elle me payait 1785 francs par an. Je n'aurai à cinquante-cinq ans que la rente de ces 170 francs versés chaque année à la Caisse des Retraites. Entre deux et trois cents francs de pension. Toi, avec 3 % de retenue tu toucheras au moins le tiers de ton traitement. "

Sipre les mit d'accord :

" Le règlement de 1896, c'est un scandale. Si le syndicat avait eu assez de force à ce moment, jamais on n'aurait accepté ça. Ceux de 1891 sont mieux partagés. Mais la loi de 1889 est meilleure que tout. Contre une retenue de 5 %, elle garantit une retraite d'autant de 50es du traitement qu'il y a d'années de service ; traitement établi sur la moyenne des six meilleures années. Si tu te retires avec vingt ans de service et un traitement moyen de 2400, le minimum de pension est 1200. En augmentant tes années pour attraper des cinquantièmes, tu peux aller jusqu'à 1800. Les retraites deviennent meilleures, grâce à tout notre mal pour les réclamer. On aurait travaillé pour les autres ? "

Le garde-frein donnait la solidarité des jeunes :

" Nous mangerons tous du même pain. "

Leur confiance à parler ne s'atténuait point au grade de M. Hénocq, non syndiqué, dont ils savaient la fidèle camaraderie. Ils l'écoutèrent :

" Si seulement ils nous donnaient le repos hebdomadaire. Un jour et une nuit libres par semaine. On est trop tenu. Au chemin de fer, on est esclave toute la vie.

" Les employés de bureau qui ne passent pas les nuits, sont libres du samedi soir au lundi matin ; 12 heures pour se reposer de leur journée de travail et 24 heures en plus. 52 fois par an 36 heures : 1872 heures. Nous les alternants, nous avons 52 fois 24 heures : 1248 heures. Comme nous devrions dormir aux descentes de service, il nous reste de vraie liberté 52 fois 12 heures. Si nous voulons nous promener un peu comme aujourd'hui, il faut nous passer de dormir. "

Planchon au paupières rouges l'approuvait. Le train, rapide sous les signaux ouverts assaillait la distance. La petite fille toussait, incommodée par le tabac, Sipre continuait sa mission :

" Ils nous mènent comme ils veulent, parce qu'on se fait tort nous-mêmes. Les syndiqués de Paris nous perdent en disputes. Réformistes, révolutionnaires, on est tous cheminots, et il n'y a que ça qui compte. "

Hanouet faisait aussi le rêve de cette communion :

" On tiendra tous ensemble si le chambard vient. Depuis qu'on veut la grève, elle finira bien par se déclencher. "

Sipre blâma ce désir :

" Tu es encore des anciens de la Fédération, du temps que les ingénieurs vous poussaient à y entrer. Maintenant de jaunes vous devenez rouges, rien que pour la question des retraites. Et il faut la grève, tout de suite. C'est

pas à souhaiter qu'elle se fasse si vite. Le Syndicat national la décidera si c'est utile. "

Cette vieille querelle nourrie par la rivalité de corps, dura. Hénocq, peu actif aux paroles, redemandait à Sipre du tabac ; puis il offrit quatre sous à la petite Planchon " pour des sucres ". L'enfant rit jusqu'au fond de ses yeux bleus. Le train sifflait l'entrée à Grosbourg. Les voyageurs, fléchis dans la gymnastique de descente des raides marchepieds se redressèrent sur le quai pour fuir devant la brouette des colis à charger dans le fourgon de tête.

Un train de chaque sens sur la grande ligne du triage relevait la correspondance des deux trains croiseurs de la voie unique d'Ornaing, déjà arrivés. Le 1509 manquait, gêné par dix minutes de retard au 127 direct. Ce passage d'un express en pleine série créait un moment défini critique à la consigne de gare, par interdiction d'usiter le terme " dangereux " dans les écritures.

Les voyageurs du 1512 traversaient les voies. Un employé au fourgon de queue, prêt à couper le passage, le hâtait :

" Pressons-nous ! "

Sur l'autre quai, M. Barabe, chef de station, veillait.

Le direct, annoncé au sémaphore, sifflait, invisible par la courbe d'avant-gare.

Le chef commandait :

" Ne traversez plus ! "

L'employé répétait l'alarme, bras tendus contre les derniers arrivants ; il dut arrêter rudement une femme précipitée à abriter sa crainte dans le danger à la manière des poules, incapable d'immobilité.

M. Barabe recula devant la poussière appelée par le 127 dont le mécanicien marchait à sauver sa prime. La

voyageuse à l'impatience facile utilisait derrière le danger sa hâte retenue devant. Le renom de désagrément de la tape des locos en pleine marche aidait les prescriptions sur opaline, apposées au parc à charbon où quelques voyageurs trouvaient par l'encombrement de l'urinoir officiel l'occasion d'apprendre à voyager sans se faire tuer :

" La plus grande prudence est recommandée aux voyageurs.

Ils sont instamment priés quelle que soit la gare dans laquelle ils se trouvent :

" 1° de se tenir toujours à distance de la bordure des trottoirs.

" 2° de ne jamais traverser les voies avant d'y avoir été invités par le personnel de service. "

Le réseau n'était point partout démuni de passages souterrains. Il en possédait un à la gare de Franchipane, lieu des barons, propriétaires de la Compagnie. L'Administration ne l'ayant point fermé à grille pour leur seul usage, le chef de gare y perdait l'occasion d'une mort aussi glorieuse que celle de son collègue de la station suivante, entêté à arracher à un rapide qui n'en démordit pas, une vieille dame à vue basse.

L'arrivée du 1509 compléta la série.

Les sonneries des disques grelottaient, au-dessus de la casquette neuve d'un porteur d'avis de quatorze ans, qui retirait les billets à la SORTIE.

M. Barabe manœuvra lui-même le sémaphore derrière les trains actifs sur les rails luisants et put répondre au " Quelles nouvelles ? " de Hénocq ; sa figure perdit un peu l'apparence de toujours se préoccuper de ce qu'il avait bien pu oublier.

" On se contente. Ils ne m'ont pas gâté. Avant d'accepter cette boîte, j'ai fait remarquer à M. Ipp qu'au bout de dix-sept ans de service et neuf ans de sous-chef, ce n'était pas brillant. Je suis tout de même plus heureux qu'au triage. Personne sur le dos. Après le voyageur balai à onze heures sept, il n'y a plus jusqu'à cinq heures quatre du matin que des directs. On dort en paix si rien ne craque. A la Compagnie, il faut savoir aimer ce qu'on a. On n'est jamais près d'avoir ce qu'on aime. "

Sur le graphique de service affiché dans le bureau, un trait noir indiquait les dix heures de responsabilité du chef qui haussa ses épaules un peu voutées : " En voilà une blague. Je dois être présent à six heures du matin à dix heures du soir, avec six heures d'arrêt dans la journée ; mais défense de quitter la gare sans autorisation. Je suis réquisionnable à tout instant : jour ou nuit.

Il travaillait à faire asseoir Hénocq car des papiers tenaient en piles sur tous les appuis : les chaises, la cheminée, l'armoire ; il en sortait du poêle qui souhaitaient le feu.

Le chef prit à la panoplie du petit matériel de sécurité un drapeau rouge :

" Voilà le 4914 annoncé. Ça ira vite ; deux wagons vides à lui ajouter. On n'a rien chargé hier dimanche. "

Du ciel gris uni tomba la pluie fine. M. Hénocq, craintif du dégât à ses habits de promenade, chercha l'abri. M^me^ Ernoult, garde-barrière du passage à niveau 23 le luit offrit dans sa petite maison :

" Il n'y a pas grande place, mais c'est toujours assez pour vous asseoir. M^me^ Batteux du passage 24, a une maison à étage : quatre pièces. "

M. Hénocq félicitait M^me^ Ernoult :

" Ici c'est bien mieux. Vous n'avez pas d'escalier à descendre pour venir aux trains. "

— Et j'ai pas à toucher dix-huit francs dix sous par mois comme elle ; moi : onze francs. Dans le temps ici, ça n'était qu'un petit passage, à barrière fermée, mais aujourd'hui, avec les fabriques et les maisons bâties partout, on voit autant de trafic qu'au 24. Pour onze francs, on fait du service... Je sais bien qu'on dit : on est logé. Ça c'est vrai. Dans le pays, pour une maison propre, il faut mettre tout de suite 15, 18 francs par mois. En comptant ça, c'est pas encore du travail à vingt sous par jour. Les filles de fabriques gagnent cinquante sous et elles n'ont pas de responsabilité comme moi. Si un train accroche une voiture, on me mène en prison. Encore avec dix-huit francs dix sous... "

M. Hénocq compatissant à la grande ombre sur sa vie de cette différence de 7 fr. 50, lui en prédit la fortune :

" Vous les aurez aussi.

— Faut le penser. Peut-être qu'on me donnera au nouvel an mon changement. J'ai demandé un poste fixe. Faut se tenir dans la guérite. Toujours dehors, c'est vrai; au lieu de rester dans sa maison et de sortir pour les trains. Mais on débute à 31 francs par mois. On peut aller jusqu'à 50 ; 55. "

Puis elle apprécia le remaniement du triage où son mari, cantonnier commissionné se rendait chaque matin par le premier train de Grosbourg :

" On remue tout là-bas. C'est-il vrai que ça ne servira à rien ? exacte opinion du M. Boullois, simplifiée.

L'érection du petit bras sémaphorique en forme de phalus annonçait l'arrivée du marchandise. Une fille de dix ans cria :

" Mé ! le train. "

et empoignant à mains crispées deux croisillons de la barrière roulante, y jeta les poids de son corps raidi à

craquer. Mme Ernoult poussait l'autre, où la place habituelle de sa prise se voyait à l'usure de la peinture réglementaire, beige. Elle s'y adossa, tenant d'un geste de nourrice au sein le drapeau roulé.

La locomotive au sifflet grave, se voyait venir lentement, les freins serrés à bloc, pour retenir le patinage des quatre cents tonnes sur le rail humide. Le goût du métier appelait M. Hénocq le long du train où M. Barabe china le triage :

" Vous faites du joli classement. Si je vous signalais chaque fois que vos trains m'amènent des Grosbourg à trois places, ça en ferait du papier. "

Drahé, chef d'équipe, décrocha la coupe et demanda des nouvelles de son frère l'aiguilleur.

M. Hénocq retournait en amateur les aiguilles à contrepoids. Par la promptitude de manœuvres possibles sur un train bien ordonné, le 4914 repartit dans les dix minutes de son stationnement et ne gêna pas le service du 1513 qui laissa sur le quai, parmi la demi-douzaine de voyageurs soucieux de boire le coup de l'arrivée, M. Masson intérimaire, casquetté à broderie d'argent, chef 3e classe : 1800 francs, plus trois francs par journée de déplacement.

Il s'excusa d'arriver si tard :

" J'ai fait hier l'intérim du receveur d'Herlies qui est rentré au dernier train. Plus de correspondance pour ici. Ce matin passement de caisse... " M. Barabe le dégageait :

" Il faudrait à l'inspection principale dix intérimaires de plus pour nous assurer intégralement le repos décadaire, " puis l'invitait au bureau, pour les derniers renseignements de service que M. Masson reçut distraitement, son métier de papillonneur le privant de s'intéresser à fond à ces choses pour lui passagères. Il accusa réception par une réponse très générale :

" Y en a-t-il de la paperasse, maintenant ! " M. Barabe, libéré de responsabilité, commença son repos par la joie de se plaindre :

" L'ancien chef est parti en disgrâce parce qu'il n'y arrivait plus. A ma demande de personnel supplémentaire, on répond : " Justifiez. " Je dois fournir état récapitulatif comparé de tout le trafic pour deux ans. C'est un mois de travail par-dessus les pièces courantes : dossiers de retards, réclamations, accusés de réception, demandes de renseignements, comptabilité... "

M. Masson donna le désespoir de ce labeur :

" Après cinq ans on met en panier et en route pour Paris qui pile. La semaine dernière l'inspection principale a fait l'envoi au contrôle des pièces périmées : des centaines de kilos de papier pourri à descendre des archives. Et M. Menu, chef de bureau, fait recommencer des lettres si on ne laisse pas assez de blanc devant

" Votre respectueux et dévoué "

— Si on allait, proposa Hénocq, boire une chope ? "

M. Barabe offrit que ce fut chez lui. L'intérimaire ne put le suivre, rivé à surveiller la série des directs.

Mme Barabe animée à une cuisine excellente fit fête à M. Hénocq, et chercha le pot de bière de bon accueil. Le chef voulait les chaises dans la salle à manger : " On est bien ici. Je vois les deux bouts de la gare. "

Il revenait à la vitre, comme une mouche. A la sonnerie du disque il dit :

" Le 395 ". L'express passa, avalant la distance. Les assiettes du buffet cliquetaient.

Mme Barabe redressa un cadre de fleurs brodées en soie autour du portrait de son mari. Gênée par cette apparence de désordre, elle accusa la trépidation.

Les meubles du ménage pierre-qui-roule, wagonnés cinq fois en douze ans, portaient des marques de chocs, mais luisantes ; il semblait qu'aux blessures Mme Barabe criait plus affectueusement, comme on câline un enfant malade.

Le chef montrait au mur des cicatrices de plâtre dans le papier déchiré :

" J'aurais voulu qu'on tapisse à neuf, quand je suis entré. "

Le tambourinage du verre de lampe répondait au 328 matériel lourd. Mme Barabe chercha sa fille réveillée qui ne voulut point faire risette. M. Hénocq enroué de fatigue, courbait sur la chaise son corps privé de bon sommeil :

" On est plus durement mené que jamais. "

Le métier emprisonnait leur pensée. M. Barabe en parlait encore :

" Qu'on travaille dur, ce n'est pas une surprise. Aujourd'hui on sait bien qu'au chemin de fer, il n'y a plus de bien-être à espérer. Mais si au moins ils nous en tenaient compte. J'ai eu un blâme pour un vingt tonnes de chicorée en vrac stationné un jour de plus que son délai. Le destinataire ne prenait pas livraison. Dans les bureaux quand ils ont écrit :

" Vous auriez dû décharger ", ils ont fini.

" Qu'ils viennent pelleter vingt tonnes de cossettes.

Ils verront si ça pèse le poids d'un porte-plume, "

M. Hénocq quitta l'éternelle hostilité entre les écriveurs aux conceptions promptes et les hommes de main :

" Et la grève ? "

M. Barabe détendit sa figure sévère :

" En voilà une invention. Ça ne se verra jamais. "

Mme Barabe les extirpait de l'habitude :

« Ne parlez donc plus métier. Vous avez un chemin de fer dans la tête. »

Son mari parti au jardin tirer des légumes, elle mit aux bras de M. Hénocq la petite fille repue et changée :

« Saurez-vous la tenir ? Et ça ne vous fait pas envie ? Qu'est-ce que vous attendez pour vous marier ? »

L'homme de trente-deux ans consolé au genièvre, rit de sa peine :

« Avoir une femme à laisser la semaine entière seule la nuit, c'est pas prudent. »

Mme Barabe coupa un morceau bien blanc de pomme de terre crue, dont le bébé fit sucette avec goût :

« Si on pensait à tout ça, on n'épouserait jamais personne du chemin de fer...

Au triage, dans l'alternance de jour, mon mari venait une heure à midi et mâchait encore en partant. Toute sa semaine de nuit les enfants ne le voyaient pas. Mais les femmes de conducteurs et de mécaniciens sont plus à plaindre que nous ; quand leurs hommes ne rentrent que tous les dix jours. »

Elle arrosait au four la longe de veau ceinturée d'oignons brunis. M. Hénocq lui embellit l'avenir :

« Après ici ce sera la grande gare. »

Elle refusait d'être ambitieuse :

« Le gaz au plafond et l'eau sur l'évier. Plus à pomper. Ça me ferait envie. Mais j'en ai assez de déménager. Qu'on nous augmente sur place. Avec deux mille sept on a rien de trop. Deux cents francs et un homme de plus en gare. Je demande rien autre. Barabe est moins fatigué qu'au triage ; il dort ses nuits et, dans la journée, il peut s'asseoir. Mais jamais ça n'arrête dans sa tête. A midi, il faut lever le rideau de la fenêtre pour lui laisser voir passer les directs. La nuit, il marmonne quand le lit tremble :

" C'est le 389 ; c'est le 5060. "

Elle accueillit ses deux garçons intimidés sur la porte :

" C'est déjà tout, l'école ! On vous y garde pas longtemps ! "

La petite leur jetait sa joie à aussi grands cris qu'elle pouvait.

A table, M. Barabe, l'homme à la journée jamais finie, faça le rideau soulevé. Il inventait, aux heures régulières, le bruit lointain des rapides. L'évidence de leur retard ne lui venait que par la surprise que le roulement ne grandît pas.

Mme Barabe se résignait à l'écouter redire la gloire de sa peine :

" Le 4922, 1 h. 38. Il faut le garer souvent pour le 129. J'ai pas toujours la place. "

Au sifflet de départ, il regarda sa montre :

" 1 h. 50. La limite d'expédition est à 55. Ça ira. "

Les deux hommes alourdis par le bien-être du repas pesaient sur les chaises.

Le 129 passa, chassant les marchandises. Les cuillères se déplaçaient au bord des soucoupes du café. M. Hénocq sentait le sommeil appuyer sur son épaule.

Après le souci du travail, ils n'avaient plus rien à se dire, car leur âme n'était faite que des choses de leur métier.

* * *

M. Ipp, évitant la très lourde situation des fins de semaine, visita le triage le mardi à deux heures après midi. On connaissait sa dévotion par de hauts faits religieux et qu'ayant eu à recevoir, au temps des inventaires, M. Emile Combes venu banqueter, il l'avait apprécié ainsi :

" Il a une sale gueule. "

Cette constation séditieuse, répétée aux autorités, valut à M. Ipp l'ordre de présenter au préfet des excuses officielles. Il dut ajouter à cette humiliation le dépit de perdre sa promotion à l'ordre de la Légion d'honneur, acquise à tous les inspecteurs principaux de son âge : cinquante ans.

Il ne disposait pas lui-même d'un joli visage. Son nez recourbé semblait sur sa figure plate et blême une pointe de pioche dans une feuille de papier crevée, à deux taches d'encre pour les yeux.

Il remua lentement ses grandes lèvres mal abritées par une petite moustache blonde :

" Votre situation doit être excellente, maintenant que vous êtes soulagé par le raccordement. "

Les mots se bousculèrent à sortir de la bouche de M. Qualin :

" M'sieu l'insp'teur p'cipal... "

Qu'il disait en inclinant chaque fois sa grosse tête.

M. Drüze le coupa pour dénoncer les gares irrespectueuses des formations prescrites.

M. Dasson, inspecteur principal adjoint, contrôleur de cette partie du service commanda à voix un peu traînante :

" Signalez. Signalez. "

Les trois chefs laissèrent tomber sur le métier de promptes affirmations. M. Dasson, ingénieur seulement des Arts et Manufactures, mais gendre d'un administrateur, tenait en horreur l'orgueil polytechnicien de M. Drüze, qui travaillait à influencer M. Ipp :

" Il m'est impossible de conserver M. Smagghe et M. Détue... "

M. Drüze livrait à M. Smagghe une aversion minutieuse, méthodique, car le chef P. V. ne se préoccupait pas d'admettre en l'inspecteur le sauveur de la gare et

trouvait dans ses vingt-sept ans de pratique d'invulnérables vérités d'expérience contre les théories implacables du Polytechnicien.

M. Ipp ne consentait à aucune réponse. Il jugeait le personnel par les lettres anonymes et les propos rapportés. M. Drüze ne fournissait qu'une opinion de service.

M. l'Inspecteur principal qui aimait la chasse et y passait beaucoup du temps que lui laissait la messe, estimait devoir à M. Détue de ne venir au triage pour quinze mille francs par an que tous les vingt mois par politesse.

Cette opinion ancienne que l'habile chef adjoint gouvernait le passage du torrent de trains, se fortifiait pour M. Ipp à l'affirmation de sa piété par Mgr Dercy, évêque *in partibus infidelium*, capable à tirer le lièvre.

M. Détue, pour l'aller voir souvent, plaçait une croix d'or à sa chaîne de montre.

M. Sellier, commis d'ordre de M. Drüze, zélé par l'honneur d'approcher l'inspecteur principal, accourait porteur d'une dépêche :

" Monseigneur Dercy à M. Ipp.

" Autorisez chef de gare Ornaing à dîner ce soir avec moi."

Étonné de devoir indiquer son affirmation, M. Ipp le fit avec une brusquerie dont M. Sellier plaignit sa démarche :

" Mais oui. Allez ! Allez. "

Prompt à l'occasion de parler avec avantage, M. Qualin criait :

" Répondez par fil direct, surtout. Par fil direct. "

Et dans le silence imposé par cette divination, il continuait, béni par le sourire de M. Ipp :

" J'ai apporté le plus grand soin à l'examen de la lettre de Monseigneur Dercy que vous avez bien voulu me transmettre, concernant l'équipe Claebout. Excellent agent. Je l'ai immédiatement proposé pour le commissionnement. "

En apparence indifférent à cette cabale de dévots, M. Drüze suivait droit sa haine et guidait M. Ipp, sous la halle I, réservée avec la halle II aux expéditions ; les halles III et IV aux arrivages.

Quagebœuf, surveillant de manutention, présidait au travail de trente hommes embauchés à 3 fr. 25 pour placer dans les wagons les colis posés au quai par les expéditeurs.

Cet ancien herbager à figure de cuir carminé tendu sur de gros os, avait perdu, par fièvre aphteuse 4000 francs de bêtes en un an. Découragé, il afferma ses pâtures et entra au chemin de fer.

Après quatre ans il touchait 1750 francs pour veiller à la procession des diables aux deux roues de fer, bruyantes sur le carrelage, réglé à la chaux.

M. Drüze attaquait M. Smagghe sorti du bureau où douze employés s'occupaient à créer les titres d'expédition et à délivrer les récépissés des arrivages.

Des appointements de 4200 francs permettaient au chef P.V. le port d'un lorgnon à monture d'or.

Sous la halle III, M. Drüze prouvait à M. Ipp l'économie de manutention donnée par le transbordement direct de wagon à wagon, des arrivages à réexpédier :

" Il m'a fallu trois mois de surveillance et de punitions pour parvenir à ce résultat. M. Smagghe tenait à sa routine de déposer les colis à quai pour trier les directions. "

M. Qualin avalait le dépit de ne pouvoir fournir cette explication lui-même. L'inspecteur, rouge de plaisir et l'œil luisant, montra un creux dans la rame prête.

M. Ipp, désapprouva l'excuse monotone de M. Smagghe :

" Je ne suis pas chargé des manœuvres, " car il lui déplaisait de mettre en cause M. Détue. Cependant ils demandèrent dans la cour ses explications au chef adjoint. L'habile homme le leur fournit avec une rude promptitude.

M. Drüze n'osait point, devant M. Ipp, infliger à un bon chrétien son :

" Vous n'êtes pas foutu... "

Réduit à la politesse, il ne put même s'en servir, car M. Ipp posa sur la dispute l'éteignoir d'une affirmation générale :

" Il faut faire tout le possible... "

M. Smagghe et M. Détue demeurés ensemble se consolèrent un peu par le ricanement.

* * *

On sut au départ de M. Ipp, la raison de sa visite : produire une belle apparence de la gare pour les inspecteurs annoncés du Service Central.

M. Qualin le certifiait à M. Drüze :

" Nous allons évacuer, évacuer... ravitailler les halles... Ce sera parfait. "

Et il appela par téléphone M. Legendre à son bureau. Le sous-chef se dit content de la situation :

" J'ai commandé un 5042 qui va nous enlever à sept heures, cinquante wagons direction la Plaine. "

Le chef lui donna tort :

" Faites tomber votre facultatif. Vous n'êtes pas certain qu'il vous rentrera des éléments pour le tonnage complet de tous vos réguliers de demain.

— Nous allons boucher le triage.

— On en sortira. Voulez-vous que les inspecteurs de Paris trouvent des voies libres et aillent raconter qu'il n'y a plus rien à faire ici ? L'amélioration du service ne profite qu'à M. Drüze. Il a eu le toupet de s'attribuer l'initiative du transbordement direct sous halle. Quand j'ai voulu établir ce service, Drüze m'a dit :

" Vous n'y arriverez jamais. " Et aujourd'hui, il a dit à Ipp : " Voilà à quoi je suis arrivé. " C'est dégoûtant ! "

La consigne, sourdement donnée par M. Legendre, serra les wagons stationnés. Au matin, M. Qualin rit de derrière ses rideaux à la plaine toute noire. M. Bernard, de jour au côté Nord, subit la première parole de l'inspecteur et laissa se justifier M. Qualin arrivé pour dire :

" Que s'est-il donc passé ? Il faut évacuer par tous les facultatifs possibles. " La tranquille réponse de M. Drüze :

" C'est ça. "

lui fournit une énorme inquiétude.

MM. Blanc et Templemars, inspecteurs du Service Central, arrivèrent à dix heures du matin, sans courir, du buffet de la gare, aux voyageurs. Nommés en sortant de classe, inspecteurs d'une pratique qu'ils ne pratiqueraient jamais, l'obligation de paraître habiles les empêchait de le devenir. Ces irréalistes, incapables de débrancher la plus facile rame, gagnaient 6090 francs par an pour juger Planchon, le sous-chef Hénocq et toutes choses du triage. Rêveurs autoritaires et dominants, emmurés de cristal, ils vivaient sans contact avec la réalité soumise à leur contrôle.

Distants des praticiens aux gestes pour eux incompréhensibles, ils leur donnaient le dédain tranquille assuré aux basses besognes et vivaient contents que toute science fût en eux, ingénieurs, toute invention et toute autorité.

Un mépris égal mais craintif, vivait chez les praticiens pour ces écoliers, hommes taquins.

M. Qualin savait la facilité de les conduire en leur donnant toujours raison, mais il ne devait attendre de M. Drüze, aucune aide à les bafouer et appréciait ainsi leur solidarité :

" Les chers frères de la Congrégation de l'X ne se vendent jamais. "

MM. Blanc et Templemars venus étudier la dérivation des trains par le raccordement, M. Drüze les y mena en monôme. Ils éraflèrent en route le cuir fin de leurs bottines aux arêtes du ballast.

Le garde-sémaphore torchonna les miettes de son repas sur la table du poste où M. Templemars posa le graphique de marche. Chaussant son lorgnon, l'inspecteur vérifia l'heure du 4346 annoncé.

Derrière la 6309, les wagons dix tonnes prenaient l'importance de boîtes d'allumettes. Aux hublots, le mécanicien et le chauffeur apparaissaient réduits par la disproportion. L'effort doux des cylindres Compound tirait sans une secousse des tendeurs les huits cents tonnes de charge. Satisfaits d'avoir vu un train de si près, les deux inspecteurs revinrent achever leur documentation sur dossiers dans le bureau de M. Drüze.

M. Qualin, mandé, les trouva munis d'une explication suffisante, à les empêcher d'entrer dans la brousse des wagons préparée pour eux.

Cependant il se déclarait prêt à les guider ; mais M. Templemars tenant sous sa méfiance dédaigneuse cet exécutant, figurait au dos du graphique les voies du raccordement.

"Pénétrez-vous d'abord du principe. Je pose la question de la dérivation dans toute sa généralité. Transportons-

nous à l'infini. Nous ne sommes plus au triage mais à un point quelconque de l'espace. "

Ils repartirent à midi, ayant fortement nourri leur considérable volonté d'affirmation.

* * *

Le service compromis pour toute la semaine, donnait joie à M. Détue qui s'éreintait à maintenir clair le groupe des Halles et offrait trois fois par jour à M. Legendre cinquante wagons à refouler sur les voies Sud, pleines jusqu'aux croisements. L'aiguilleur Drahé, chef de poste à la cabine I, contenait les manœuvriers par son agilité utile à cette lourde situation. Sa bonne volonté, sollicitée à distribuer les mouvements avec une promptitude interdite, subissait l'obstacle des enclenchements. L'erreur de l'aiguilleur se brisait à l'impossibilité mécanique de mouvoir en même temps deux leviers de directions transversales. Le signal 22 d'entrée au triage ne pouvait s'ouvrir qu'après la manœuvre des leviers 21, 11, 14 et 17, qui disposaient les aiguilles dans la direction à suivre et fermaient les signaux aux mouvements convergents.

L'intelligence de l'aiguilleur remplacée par cette sagesse en fer ne reprenait qu'où l'enclenchement cessait.

Se fier à l'homme était prévu par le Règlement :

" Un aiguilleur doit attendre que le dernier wagon du train empruntant la bifurcation ait complètement dégagé tous ces appareils de cette bifurcation avant de fermer le signal carré d'arrêt absolu et de remettre les appareils en position normale. "

Les leviers 21, 11, 14 et 17 ne pouvaient bouger, à se disposer pour un train attendu, ou se replacer derrière le train reçu, qu'à l'abri du signal 22, fermé ; son ouver-

ture immobilisait tout ; mais rien, mécaniquement, n'empêchait l'aiguilleur de rabattre le signal aussitôt le train passé, dont les roues continuaient sur des appareils manœuvrables. Aux trains de voyageurs qui les évacuaient en quarante secondes, les hommes des cabines trouvaient patience. Elle cessait aux marchandises de soixante wagons dont l'entrée ralentie voulait six minutes pour le dégagement de l'aiguille 21^{b}, dernière du parcours.

L'aiguilleur, fermant le signal sur le fourgon de queue, manœuvrait les appareils à mesure de leur évacuation, au risque de l'erreur de mouvoir les rames sous les roues en marche, défaillance inconnue chez Drahé, économiseur de minutes, comme en ce moment où la machine du groupe des Halles demandait la traversée des voies de service. Le signal du trajet direct, fermé derrière le 1406 voyageurs, 1 h. 59 s., celui du départ local s'ouvrit en quarante secondes. La machine de M. Détue cracha, pour le démarrage de sa rame de quarante wagons parfaitement classés, à refouler dans les garages. M. Legendre, jurant à son habitude, appuya sur voie II les vingt-deux wagons à partir par les trains formation Sud et sur 4 les dix-huit direction Nord ; mais il fut impossible de les y placer. L'accordéon de cinquante tampons, freiné en queue, repoussait la machine. Prugeois, grattant de la pêle du chauffeur les endroits terreux du ballast, garnit le rail sous les roues patineuses. Le mécanicien renonça.

L'aiguilleur Drahé ouvrant un volet de la cabine I demandait à son de trompe la 5^{e}.

M. Legendre coupa les huit wagons qui en tenaient le croisement et commanda la lancée à toute vapeur sur la voie libre pour la réception du 4922, 2 h. 21.

L'équipe Leplat, hissé dans une guérite de frein, bloqua au croisement nord et pria M. Bernard d'enlever la rame

avant l'arrivée des marchandises. Mécontant, mais réservé, le sous-chef fournit cette appréciation :

" C'est du joli travail. Vous vous débarrassez sur la 4e de tout ce qui vous gêne, même des charbons Dépôt, que vous auriez dû placer sur 5. La machine du 4922 les emmenait en se remisant. Et ça faisait de la place sur 4.

La manœuvre Sud refoulait devant le signal fermé du groupe I. L'aiguille 21b, comdamnant l'impasse, donna la voie de service, du même coup de levier que 21a prise en pointe, complétait la jonction. Tous signaux ouverts, le 4922 avançait à belle allure. Prugeois nota :

" Une 6000 ; le train ne tiendra pas sur 5. "

La voie contenait, de croisement à croisement, soixante wagons avant la modification. Elle n'en acceptait plus que cinquante et un. Huche, sauté sur le marchepied de la 6251 annonca l'obstacle :

" Des wagons au Nord ! "

Le mécanicien Derache remua sous la salopette bleue ses grosses épaules et répondit des choses déplaisantes que le grondement de la chaudière laissa mal entendre. Il siffla pour les fourgonniers les deux coups brefs du signal " Bloquez " L'aspiration d'air de son frein à vide imita le bruit d'un déchirement de forte étoffe. Le train ralentit, puis s'arrêta, la tête contre la rame emprisonnante. La queue tenait, au Sud, tout le croisement des voies du groupe I. Le fourgon, dernier sur l'aiguille 21b, immobilisait le triage dans la position : arrivée voie de service. La douce habileté de M. Bernard se montrait bien à prendre sa revanche, sans la peine de courir, comme le sous-chef Sud qui faisait de rage des pas inutiles :

" Nom de Dieu ! Ils n'ont pas encore enlevé leurs huit wagons ! "

Drahé, ouvrant de nouveau son volet, reconnait 5. Le

train 129 s'annonçait. Fermant selon son habitude le signal 22, l'aiguilleur manœuvrait les leviers 17, 14, 11 et se tenait les deux mains sur le 21, prêt à le rabattre à l'évacuation des lames de l'aiguille [b] par le fourgon.

Il s'impatientait à l'obligation imminente d'écrire au rapport :

" Arrêt du 129 au signal 22 " et pensait ainsi :

" Vingt sous de retenue de prime. Ce n'est pas moi qui écoperais de ça ! "

On entendait grandir le sifflet du rapide qui engagea la courbe à pleine pression de sa Compound. Tous les manœuvriers, les deux bras levés, jetaient face au train le signal d'arrêt. L'aiguille 21[a], en pointe sur voie de service, retournée, la vitesse de cette masse pouvait continuer sur l'espace libre. L'enclenchement l'empêchait. Établi contre la faillibilité des hommes, il inutilisait leur initiative ; le calcul, réalisé en fer, donnait la direction de la catastrophe et l'impuissance de rien changer dominait tout. Une tempête d'épouvante passait sur l'âme des manœuvriers. M. Legendre, magnifique en son agilité de professeur gymnaste, bondissait au devant du rapide, les bras hauts, la bouche active à crier. Les huit wagons enfin enlevés au côté Nord, le 4922 avança lentement. L'espoir frais souffla. Le fourgon de queue dégagait la pointe [b]. Drahé, ses dix doigts pâlis, crispés au levier humide de sa sueur soudaine, le renversait à se casser les reins. Trop tard. L'aiguille manœuvrée sous la locomotive l'envoyait hors des rails. Le craquement du matériel désaligné, dansant sur le ballast, remplaça le glissement régulier des roues sur l'acier uni. Les cent vingt tonnes de fer de la Compound dont rien ne guidait plus la vitesse, choquaient à 80 kilomètres à l'heure, les cailloux lancés en mitraille sur les wagons du triage, puis la A. 3609 se couchant sur les

rails tordus offrit buttoir au train qui s'écrasa sur elle dans une forte détonation. Le brisement des bois et le ploiement des fers s'achevaient dans l'emmêlement des voitures, dont les débris cherchaient l'appui. Le dernier craquement monta-mourir dans l'espace paisible où habitait le sourire du ciel. Et le silence revint durer le temps qu'il faut aux hommes pour passer de leur habitude à l'épouvante illimitée. Puis les cris grandirent, rejoints par de nouveaux cris poussés à briser les gorges. Les voitures arrière, restées debout sur rails, toutes portières ouvertes, rendaient des fuyards qui se frappaient, tombaient dans la poussière donnée par le choc. S'écorchant à franchir la clôture d'emprise, ils partaient libres dans la plaine d'asile, follement contents de vivre.

Les deux premières voitures dominaient la locomotive, invisible dans le brouillard brûlant de la chaudière où le sifflement des fuites imitait le cri des hirondelles qui continuaient leur activité merveilleuse.

Les manœuvriers, lentement adaptés à cette réalisation momentanée de l'épouvantable, couraient à contre-fuyards vers les voitures démolies, mais parvenus sur le fouillis de bois, de fer et d'hommes, se décourageaient d'atteindre les hurleurs enfouis.

M. Legendre usant son doigt livide au bouton d'ivoire du téléphone obtenait réponse après un temps qu'il croyait long mais où il ne put jurer que six fois entre ses haleines raccourcies :

" Allo !.. Le 129 déraillé en gare... Oui, le 129... Vous êtes sourd ?... Merde ! "

Les poches d'eau, vidées dans le foyer de la 3609, l'éteignaient ; la vapeur augmentée continuait par masses et par jets d'envelopper la tête brisée du train.

Dans les derniers voyageurs dégagés, quelques-uns à

l'émotion contenue, demeuraient à pied d'œuvre. Un capitaine d'infanterie arrêtait les femmes de se blesser en course sur le ballast où leur pied tournait. Elles aimèrent s'abriter à un prêtre descendu de 3e classe, en queue du train.

Les voitures intactes, maintenant désertes, une foule serrait l'épave fumante. Des hommes venaient encore : camionneurs de la cour P. V. et ouvriers des usines embranchées.

Huche, premier monté sur le fracas, dégarnissait à coups de talon l'arête de verre des portières tordues, face au ciel. Plongé par cette trappe il hissa un homme aux paupières closes. Des mains promptes, qui n'étaient pas de la Compagnie, en tiraient un autre, gros à porter à trois. Son front donnait l'apparence du cuivre rouge, mal martelé. Le sang ne coulait qu'à droite, lentement, d'une source tachée par les cheveux noirs et imitait sur la joue le lacet des ruisseaux dans les prairies fraîches. Les geignements de ce colosse montèrent au hurlement, sa souffrance multipliée par les chocs du transport difficile dans les débris. Posé sur un coussin de banquette, il donna une plainte régulière. Des sauteurs de clôture, leur épouvante évaporée dans la plaine sans rails, revenaient. La quatrième voiture, 1re classe, soulevée oblique, son marchepied à deux mètres du sol, tenait un homme debout comme à un balcon. La figure blême mais intacte, il faisait signe qu'on l'aide à descendre. Des voyageurs agiles et M. Legendre réussirent à le poser sur le ballast où il se secoua puis marcha, mais un pas seulement et piqua du nez, montrant son cou rouge.

Les coussins de banquettes, rangés sur le terre-plein, entre les aiguilles des deux groupes, se tachaient du sang rendu par les six premiers corps démêlés. La mort sans grandeur bafouait les cadavres de précautions ironiques :

une femme au visage lissé d'un net coup de serpe, plus de nez ni de lèvres, conservait sans dégâts irréparables son très beau chapeau à plumes d'autruche. Le prêtre, maintenant nu-tête, apparaissait très jeune, sa figure comme taillé dans la mie d'un pain de luxe. Penché vers les mourants il cherchait son souffle pour balbutier des paroles perdues. L'officier trouvait l'idée calme de demander au pointeur Guérin où abriter les femmes intactes. Dans le bureau du sous-chef, elles commencèrent d'arranger leurs chapeaux et de pleurer. On dut ensuite les empêcher de ressortir, car elles voulaient aller voir, mais elles passaient quand même, et se mettant les mains sur les yeux, regardaient entre leurs doigts.

M. Legendre songeait tard au risque d'un second train venant s'additionner à ce fracas. Mais Drahé, ravi par l'instinct du métier, avait rabattu les désengageurs, interdisant ainsi tout mouvement, puis il restait aplati à la vitre, les yeux agrandis à craquer les paupières, et joignant aux cris des navrés et des fous le hurlement silencieux de sa bouche large ouverte aux dents noires de chique.

Au côté Nord, M. Bernard tenait le 7282 prêt à partir derrière le 129. Enlevant sans hâte les huit wagons de la 5e, il eut joie à penser :

" Le rapide boit une tasse. Ça coûtera vingt sous à Legendre d'encombrer nos voies de réception. "

Mais le bruit du choc régna sur toute la plaine et les manœuvriers virent passer des fuyards au galop sur la voie de service qu'ils suivirent trois kilomètres jusqu'à la gare aux voyageurs. Le surveillant Doucet augura :

" Il y a un coup de chien. "

L'agilité imprévue de M. Qualin au souffle court certifia le bouleversement du service. L'aiguilleur de la cabine III sortir crier :

« Le 129 dans le sable. On ramasse des morts ! »

Le mécanicien de la machine Sud répétait les trois coups de signal d'alarme ; cette cadence de polka régularisait le pas gymnastique des employés de la P. V., des secrétaires du chef ballottant la civière qui rendait trois mois de poussière et des pointeurs Nord chargés de la boîte de secours. M. Bernard ordonnait à Ledur et Doucet, ses deux meilleurs hommes, de ne pas quitter leur chantier :

« S'il y a obstruction au Sud, les mouvements vont devenir critiques. Attendons les ordres. »

Cette résistance à la curiosité aidait son goût de la moindre fatigue. Monté à la cabine III, il siffla d'ébahissement tranquille à voir à huit cents mètres le hérissement de débris sur la locomotive fumante.

M. Qualin, parvenu épuisé à la cabine I, tint le silence de Drahé pour un aveu suffisant qu'il accueillit ainsi :

« Vous avez fait un joli coup ! »

Dans la campagne, les trains commandés par les sémaphores s'immobilisaient, étendant la paralysie du trafic.

M. Qualin laissait aux initiatives humanitaires le soin des blessés. Il montrait, à reconstituer la circulation, une activité émue, virant sur lui-même et bon aux exhortations générales :

« Allons ! il faut en sortir ! »

Une aussi prompte et complète révolution des habitudes donnait aux choses du métier, une défiguration redoutable. Il ne savait plus par quel bout les prendre. Il lui manquait de considérer comme normale cette anormale situation. Passant les dépêches de demandes de secours, il se couvrait par indiquer aux télégraphistes l'heure de l'inscription avancée de dix minutes.

M. Détue jouissait à le voir traîner derrière l'obligation des faits, sa décision infirme. Meneur de l'occasion dont M. Qualin attendait la poussée, il formulait la pratique inévitable :

" Faire avancer les trains arrêtés aux signaux, pour les transborder l'une dans l'autre. "

Cette solution exclusive, nette dans la réalité par la souveraine force des choses, se désobscurcissait lentement dans l'esprit du chef.

Les voyageurs commençaient de dire leur indignation et qu'on fût là depuis trois quarts d'heure sans médecins pour les déchirés, vides de sang. L'éloignement de M. Legendre dont le fort remuement avait aidé les chercheurs d'amis et de parents leur était pénible. Ils crièrent :

" C'est scandaleux. Les chefs se cachent. "

Revenu, il porta par quatre à la fois les coussins de voitures dans le bureau des pointeurs, pour y poser les gens qui ne tenaient plus debout.

M. Qualin parvenait à se mouvoir avec plus d'aise dans l'inattendu. Concentré sur l'idée de continuation du trafic, il étudiait le bouleversement des choses pour y maintenir le plus possible d'habitudes. Mais le souci administratif de ne point laisser de traces d'irrégularité à sa charge le paralysait. Il ne comprenait plus sa vivacité à venir sur place inscrire les dépêches dont il aurait pu commander le soin à M. Legendre. Cependant, il les achevait, attentif à leur texte réglementaire. Incapable de franchir le souci mesquin des mots, il tardait à cette recherche, au lieu de s'aviver aux réalisations promptes.

Sur des décisions anonymes se rejoignaient la collaboration de toutes les expériences et de toutes les bonnes volontés. Prugeois, averti par les propos méprisants de M. Détue pour M. Qualin, donna la première affirmation

dominante : vider la voie I des garages où la cabine III put faire avancer le 1510 tenu au signal depuis une heure. Le train arriva lentement, les portières garnies de têtes et bloqua sur l'impasse. Le conducteur responsable de ses voyageurs, courait refermer les portières :

" Restez en voitures ! "

Mais Huche, préposé par M. Legendre au transbordement accomplissait sa mission :

" Tout le monde descend ! "

M. Drüze arrivait. Il n'assaillit personne de sa grossièreté habituelle de paroles, mais en prononça de superflues, ordonnant de garer sur voie II le 7117 marchandises qui reculait dans la campagne le 1515 voyageurs. M. Legendre sifflait déjà ce mouvement.

Le transbordement se fit dans une grande confusion. Les voyageurs voulaient trop de renseignements et connaître à quelle heure les trains repartiraient. Aucun agent ne savait ce qu'on allait faire.

On tirait du tas le corps d'une femme dévisagée, le vêtement mêlé aux chairs : un paquet mou et gluant qui coula aux bords d'une civière faite d'une portière sur des planches croisées.

Un homme aux lèvres tremblantes de prière suivait le conseil :

" Vous la reconnaîtrez aux chaussures. "

Mais il ne les trouvait pas. Le débris placé dans un fourgon du 1510, l'angoissé se tint devant la porte. Il allongeait le cou vers les femmes impatientes au marchepied des trains. Sa volonté d'en reconnaître une, lui en donnait parfois l'illusion, visible à l'éclat de sa figure, tôt éteinte. Incapable de quitter le fourgon où la mort l'invitait, il tournait la tête, comme appelé " Psst !... Psst !... " mais n'entrait pas.

Le prêtre, l'officier, et d'autres, au dévouement un peu orgueilleux, aidaient deux dames évanouies devant les cadavres et des hommes désespérés. Du cercle des femmes sauves venaient les lamentations :

" Quel malheur ! Mon Dieu !... C'est épouvantable !... Si jeune !... "

On hissait les blessés dans les fourgons du 1510; l'ascension des marchepieds augmentait leurs déchirures. L'homme au front de cuivre, difficile à manier, hurla, épouvantant les femmes qui se bouchaient les oreilles et criaient aussi.

La cabine III annonçait le train de secours: il en descendit grande quantité de gens de bureau. Tous les scribes accroupis avaient levé leur cul du fauteuil.

M. Laroze pilotait la locomotive. Il quittait avec soulagement la gare aux voyageurs bouchée sur le public criard. Ce bouleversement de son service le rendit peu aimable aux hommes du triage et, devant le fracas du train couché, il tint ce propos à M. Legendre :

" Dérailleurs ! Vous en faites du beau ! "

qui lui valut une prompte réponse en pleine figure :

" Refoutez le camp d'où vous venez. "

On indiquait aux médecins l'emplacement des abîmés. Les hommes de la Compagnie souhaitaient leur évacuation. Personne ne savait par quel ordre on les couchait dans le 1510. Des gens blêmes d'angoisse et les médecins mécontents occupèrent les fourgons ambulanciers. M. Drüze lui-même donna le signal du départ par refoulement. Au démarrage, deux cents voyageurs éparpillés se bousculèrent pour monter. Il fallut arrêter. Des cris de souffrances sortirent des fourgons secoués où les blessés aux os brisés perdaient leur vie.

Les rescapés serrés aux portières commençaient de formuler l'opinion publique :

« L'aiguilleur s'est suicidé.

— C'est fou de faire passer un rapide sans ralentissement sur une voie en réparation.

— Celui-ci ne déraillera pas. Quelle brouette ! Quand arriverons-nous à la gare aux voyageurs ! »

Semblables aux mouches revenues sur le sucre, parmi les cadavres de celles tapées, ils souhaitaient le recommencement de la vitesse dont achevaient de mourir les blessés des fourgons.

M. Menu, chef de bureau de l'inspection principale, prenait le parti de courir à la cabine I et arrivé là, de revenir aussi vite pour recommencer. Il posait des questions importantes :

« Est-ce que Paris est prévenu ?... Combien y a-t-il de morts ?... A-t-on fait le nécessaire ? »

Et il se contentait de réponses semblables données pour se débarrasser de lui :

« Tout va bien... Les mesures sont prises. »

Les sous-chefs et les surveillants de nuits, requis, arrivaient avec la figure plissée et rouge des mal réveillés.

Cent hommes des ateliers posaient l'outillage à pied d'œuvre. Le personnel du train de secours chassait les dévoués. Les ouvriers d'usine et les coltineurs de la cour P. V. encore tout en sueur du coup de main se fâchaient :

« On n'a plus besoin de nous. On pourrait au moins nous remercier. »

M. Ipp devait veiller que nul étranger ne se blesse, pour qui la Compagnie aurait à payer plus cher que le demi-salaire dû à ses agents sinistrés. Tenu de rétablir la circulation, il laissait aux autres services d'accomplir la réparation du dégât : à la Traction, le relevage de la machine ; au Matériel, les voitures ; aux Travaux, la réparation des voies.

Le wagon de secours et la grue de dix tonnes refoulaient sur voie II, poussés par la machine de réserve à la tête du déraillement.

Le transbordement se soulageait de tous les trains détournés par le raccordement pour aller reprendre leur direction par les lignes circulaires. M. Drüze marquait que cela aurait dû être fait plus tôt et ne s'accomplissait que grâce à lui.

Les déblayeurs attaquaient l'épave haute de dix mètres. Sous le fracas la machine paraissait ne toucher que les rails de la voie I. Les 3es classes intactes, tirées par l'arrière, il fallut une heure pour leur ajouter les deux premières classes déraillées debout contre les démolies. La formation prescrite pour les rames de matériel-voyageurs mettait les moins-payants aux plus grands risques : 3es en tête. Le rebroussement de la rame aux terminus alternait à chaque voyage la catégorie des sacrifiés et condamnait à protéger les " Premières " tour à tour l'une ou l'autre des classes tampons " Secondes " et " Troisièmes ". M. Ipp regrettait cette malchance de la marche secondes en tête, par quoi les indemnités hausseraient.

La force cadencée de soixante bras tirait à la prolonge la voiture 4e montée sur l'écrasement des trois de tête. Elle gagna le ballast au craquement de ses dix tonnes de fer et de bois et des débris entraînés. Cent hommes, frappant du maillet et de la hache, diminuaient planche à planche le mont de débris où les châssis des voitures aux portières rejointes en paquets de cartes, superposaient leurs essieux d'acier. Les burins achevaient les charnières. On rassembla dans des bâches deux cadavres, ramassés à la pelle, fondus, cuits.

Les hommes donnaient leur force entière, furieux à tirer de là toute la chair perdue, pour retrouver le travail de métier, purgé de cette angoisse d'assassinat.

M. Ipp télégraphiait aux six directions : " Expédition trains de marchandises sur le triage interdite jusqu'à nouvel ordre. Prenez dispositions. "

Puis il s'occupa de rechercher les responsabilités.

MM. Blanc et Templemars empêchaient de questions des hommes commandés par M. Drüze à des besognes urgentes. La pratique hostile à ces purs théoriciens, maintenant imprévue, les repoussait davantage. Leurs hypothèses ne retrouvaient rien de familier dans cette réalité violente. Dépourvus de la connaissance des voies et des appareils de la gare, ils devaient s'obliger à y affirmer leur supériorité et le pouvaient facilement à l'égard de M. Menu, humble à leurs paroles. Ils le récompensaient ainsi :

" Nous rendrons compte en haut lieu de votre activité. "

M. Qualin, prudemment reparti à son bureau veiller au service général, perchait sur le tabouret du téléphone. M. Legendre sollicita un ordre précis :

" Le 1220 est en gare. Et nous n'avons pas de matériel transbordeur pour assurer l'équilibre. Qu'est-ce qu'il faut faire ?

— Faites le nécessaire. "

Cette indication prouvait le calme revenu à M. Qualin et le soin de sa petite affaire.

Malgré la suée des déblayeurs, l'amoncellement tenait toujours les deux voies. M. Dasson s'impatientait contre le service du Matériel :

" Ça n'avance pas. Quand va-t-on passer ? "

Nul ne s'engageait par réponse ferme.

L'ombre opprimait le travail. Les courageux de nuit continuaient à même allure, mais les autres perdaient leur vaillance que ne nourrissaient plus le soleil et l'orgueil

d'être vus. Les lampistes entouraient le déraillement de lampes de secours et des fanaux de marche, disponibles par l'arrêt des formations. La navette des hommes au pas lassé posait les débris en tas énorme derrière le bureau des pointeurs. A un bout de châssis éloigné de la locomotive, des fers s'arc-boutaient au-dessus du conducteur au buste sauf à leur abri. Les jambes piégées tenaient. La figure nettoyée à l'ouate des médecins apparut intacte et incolore. Le blessé donna un râle. Les déblayeurs hésitaient, cherchant appui sans le toucher. Deux crics tournèrent lentement. L'homme hurla, ses jambes suivaient le fer soulevé. Les ouvriers pâlis arrêtèrent les manivelles.

Mais la bouche, grande ouverte, s'emplit de silence. Au cliquetis accéléré des rochets, les crémaillères montaient au dernier cran. L'homme tiré sur une planche, comme le pain d'un four, vint avec la jambe droite broyée, la pointe du pied tournée à la place du talon. La jambe gauche manquait au genou. Vite enlevé, il achevait de mourir.

On voyait enfin le charbon du tender. L'équipe de déraillement du dépôt, éreintée, donnait un emballage imprudent, déconseillé par l'inspecteur de la Traction, M. Griaux :

" Vous allez vous blesser. Otez-vous de là. "

Ils n'abandonnaient pas, forçant à dix, autant qui y pouvaient toucher, sous les tôles dernières, dont le retour les eût sabrés. Leurs mains ensanglantées de coupures taupinèrent dans le poussier d'où sortait un pied et ils eurent le chauffeur, écrasé par trois mille kilos de combustible.

Aux ouvriers lassés, la tête encore nue derrière l'enlèvement du cadavre, M. Templemars demanda :

" Et le mécanicien ? "

Un homme se désigna, à figure noire, ornée d'un ruban de sang. Son compagnon dégagé, il acceptait le repos et le dit :

" On causera plus tard, je vais faire arranger ça, " montrant son bras gauche dépouillé du poignet au coude.

M. Templemars fournissait de l'étonnement furieux :

" Comment ! Il n'est pas encore interrogé. Il était ici. Mais personne n'en savait rien. C'est inouï. J'ai télégraphié : " Mécanicien et chauffeur tués. " Comment a-t-il fait ?

M. Griaux, mécontent de ce questionnaire d'un inspecteur qui n'était pas de son service, dut cependant répondre :

" Il a sauté.

— Comment s'appelle-t-il ?

— Becquaërt.

— De quel dépôt ? "

L'importance des hommes à calepin grandissait.

M. Dasson croquait la position des lames de l'aiguille aux entretoises tordues, visible sur la voie I découverte, dont un rail de douze mètres, vrillé, soulevait les traverses.

M. Papegay, commissaire de surveillance administrative, ce documentait à M. Ipp. Il essayait aussi de voir par lui-même. Fonctionnaire correctement vêtu, mais aux pauvres chaussures, il ne touchait, après sept ans de service. que 2.800 francs par an : petite somme pour élever deux enfants et vivre en jaquette avec sa dame au chapeau de plumes l'hiver, de fleurs l'été. Encellulé dans un bureau de la gare aux voyageurs, il y faisait des écritures et ajoutait à cette besogne le souci d'attendre la nouvelle d'un accident. Il lui appartenait d'y arriver premier de l'Administration. Si M. le Procureur de la République, M. le commissaire de police ou M. le délégué de la Pré-

fecture le devançaient, il en ressentait dans son cœur l'humiliation et les effets dans sa carrière. Cela l'obligeait à courir cinq ou six fois par an et donnait de l'exercice à son corps trop assis.

Ce brave homme devait prouver la faute de service du mécanicien, de l'aiguilleur, du manœuvrier, mais, mis à leur poste, il aurait tout déraillé.

Dans le tourment de cette inexpérience, il souhaitait trouver vite et avant les autres, non la vérité, mais le coupable. Il menait cette recherche avec une considérable méfiance des hommes de pratique et la frousse un peu haineuse des ingénieurs, chefs de service, dont il redoutait l'hostilité.

M. Belaëne, procureur de la République, arrivé très tard, choisissait avec soin les endroits où poser le pied, sur ce sol difficile. Il accomplissait aussi la redoutable mission de connaître le responsable, facilitée pour lui par l'absolue croyance qu'il y en avait un. Sa connaissance du chemin de fer, limitée aux compartiments de première classe, devait trouver une preuve dans les roues brisées, les fers ployés et les bois épars. Il gardait la prudence de ne point se décider seul et d'attendre l'indication de MM. les inspecteurs. Il se joignit au groupe de grande parlerie fait par M. Ipp, M. Dasson, les inspecteurs de Paris, M. Papegay et M. Flavigny, ingénieur du contrôle.

Trois gendarmes montaient autour des déblayeurs une garde perdue. Leur autorité inutile en ce lieu de travail discipliné s'entretenait en paroles contre les voyageurs transbordés, curieux du déraillement.

M. Drüze revenait de la cabine I en assénant sur M. Qualin des affirmations brusques. Le désaccord de leurs opinions se voyait à la figure rouge du chef de qui le silence prouvait qu'il retirait ses raisons.

Avancé parmi les discuteurs, M. Drüze les domina :

" La position de l'aiguille montre qu'elle a été faite sous le train. "

M. Papegay approuvait :

" Nous sommes déjà d'accord sur la responsabilité de l'aiguilleur. "

A l'ordre discret du Procureur de la République, les gendarmes, contents de revenir aux choses sérieuses de leur métier, montèrent à la cabine garder à vue Drahé. M. Drüze laissait accomplir cette erreur facile ; puis il troubla les esprits déjà branchés à la même certitude :

" Le signal 22 était fermé. Le mécanicien l'a passé à l'arrêt. Il n'y a pas de doute... Le pétard est écrasé. "

M. Dasson discuta vivement :

" Ce n'est pas une preuve absolue. Drahé peut avoir fermé le signal derrière la locomotive et fait l'aiguille aussitôt. On voit parfaitement comment ça s'est passé. Il a oublié que la jonction 21 donnait les garages et s'est aperçu trop tard qu'il dirigeait le 129 sur une voie d'évitement.

— Non, " dit simplement M. Drüze.

Cela fit une très pénible impression. Il fallait biffer les notes sur calepin, tout recommencer. M. Belaëne priait le commissaire de surveillance :

" Auriez-vous l'obligeance de rappeler le brigadier. "

Le gendarme détestait que la justice ne fût pas catégorique et affirma :

" Moi, quand j'ai dit, j'ai dit. "

M. Le Procureur de la République perdait une illusion à constater que les inspecteurs manquaient comme lui d'idées nettes. Ils indiquaient leur lassitude en regardant leur montre : huit heures. Reprendre le débat sans dîner ne leur convenait pas.

M. Templemars donna une heureuse nouvelle : les Travaux réparaient la voie I débarrassée à gabarit bon. Cinquante pioches attaquaient le ballast. Les chefs interdisaient aux déblayeurs affamés le repas au domicile, par crainte du retour tardif et assuraient leur nourriture dans le bureau des pointeurs empesté par l'iodoforme. Les hommes piquèrent du couteau les charcuteries coloriées, sandwichées entre les tranches des pains de six livres, et dirent la bière bonne, d'un fût de soixante-quinze litres rationné par les contremaîtres.

MM. Belaëne et Papegay profitaient de l'isolement de M. Drüze pour obtenir une affirmation :

" La responsabilité revient au mécanicien. C'est l'évidence. "

La vigeur de cette opinion chez un homme autorisé à donner des ordres à tout le monde déterminait, chez M. Le Procureur de la République, un catégorisme semblable qu'il transmit au brigadier :

" Recherchez le mécanicien Becquaërt. "

Le gendarme pensa trouver enfin à cette mission le repos de sa conscience et l'emploi de ses habitudes.

Les Administratifs repartis vers leur nourriture, M. Drüze mangeait du pain auprès des manœuvriers exténués.

Les enquêteurs revenus de dîner, forts pour des investigations nouvelles, se réjouirent de voir les trains reprendre par la jonction de secours leur sens normal : marche à gauche. Le 1522, de 6 h. 30, circula premier à 9 h. 39.

Le commissaire de surveillance annonçait avec animation :

" On passe ! on passe ! "

M. Menu s'essuyait le front. M. Griaux, trop occupé à l'étude du relèvement de la machine pour avoir encore

donné son opinion l'indiqua établie en tirant son calepin :

" Quel est le nom de l'aiguilleur responsable ? "

M. Drüze le détrompa :

" Mon cher camarade, le mécanicien a passé le signal fermé. "

L'inspecteur de la Traction se rebiffa :

" Mon cher camarade... "

Car ces deux Polytechniciens se trouvaient munis chacun de l'idée que la responsabilité devait se trouver hors de son service.

M. Drüze proposa la recherche de la preuve de fait :

" Allons voir sur place. "

Drahé requis suivit les enquêteurs qui prélevaient les lanternes des ouvriers. Devant le pétard écrasé, M. Griaux fournit le même argument que M. Dasson :

" Le mouvement de l'aiguille sous le train est flagrant. "

M. Drüze frappait toujours de la même idée :

" Si le mécanicien n'avait pas franchi le signal, rien ne serait arrivé. "

Drahé donnait les détails de sa tentative de retourner la jonction pour éviter au 129 la collision sur le 4922.

M. Griaux suivait le devoir de défendre ses hommes.

" L'aiguilleur a laissé la direction pour les garages, et voyant l'erreur à l'arrivée du 129, a rabattu le signal et retourné l'aiguille. "

M. Drüze accepta cette affirmation pour la détruire :

" Il aurait fallu refermer le signal une fraction de seconde derrière les yeux du mécanicien. Le 129 marchait à quatre-vingts à l'heure, ce qui lui laissait pour parcourir les cents trente mètres du signal à l'aiguille six secondes. "

Le 386 express postal augmentait ses quatre heures de

retard à franchir prudemment la voie aux blessures récentes. A la jonction veillait le fanal du 1519 prêt au trajet en sens inverse.

Les trains éloignés, Drahé, commandé par M. Drüze, établit la direction des garages : entrée du 4922.

Les enquêteurs attentifs à la manœuvre inverse serraient l'aiguilleur de trop près. Il dut les prier de lui laisser place et, haussant son pantalon, mit un œillet plus loin l'ardillon de sa ceinture. M. Drüze chronométrait :

" Allez ! "

L'ouvrier prompt et calme à ces choses habituelles, repoussa d'une main le levier 22 relié par fil au damier de tôle qu'on entendit battre contre son mât de fer, puis marcha sur 17 et les leviers durs : 14, 11.

Empoignant le 21, la lancée du corps en arrière allongea les bras nerveux; la manette amenée à mi-course du secteur, l'homme reprit élan pour achever le trajet jusqu'à l'encoche. M. Drüze annonça :

" Quatorze secondes. "

L'inspecteur de la traction critiquait :

" Vous avez fait le 21 en deux fois. "

Drahé en donna la bonne raison :

" La transmission a cent mètres de tringles et manœuvre deux aiguilles. Vous ne sauriez l'avoir d'un seul coup. "

M. Dasson haussait la voix :

" Vous vous moquez de nous. Je vais vous montrer comment on fait un levier sans escale. "

Il empoigna à deux mains le 22 et tira de toutes ses forces exaspérées. Le levier doux, rattaché par fil de trois millimètres de section à un carré de tôle n'absorba point tout cet effort. M. l'inspecteur principal adjoint dut employer le superflu à rouler cul par-dessus tête sur le

plancher de la cabine. M. Drüze lui tendit la main à se relever, mais il le fit seul et tordu par une douleur inguinale, épousseta à pichenettes ses habits souillés. Drahé l'avertit de diminuer sa peine :

" Il y a une brosse ici. "

Cette homme d'expérience ignorait l'ironie, mais M. Dasson tint à raillerie cette offre serviable et le regardant avec férocité, affirma :

" C'est inutile ! "

Drahé, néanmoins, du bout des poils brossait le chapeau,puis le posa sur la table d'abord essuyée de sa manche.

M. Drüze, sévère en apparence, riait de l'autre côté de sa peau. L'aiguilleur Matton avançait à faire la direction du 1412. M. Ipp reprit son autorité, par une énergie inattendue à dix heures du soir :

" Il faut réunir tous les hommes qui étaient du service."

Le Matériel évacuait pièce à pièce les châssis démolis des voitures sur des wagons plats disposés voie I des garages. Le bruit des maillets et des burins sur les rivets dominait le sifflet des trains lents sur la voie unique.

A un feu de débris de bois, les déblayeurs chauffaient du café. M. Dasson trouva cela insupportable :

" J'interdis de détruire un seul vestige du déraillement avant la fin de l'enquête. "

Les ouvriers ruèrent les tisons pour les éteindre.

Les voyageurs, moins nombreux en soirée, rattrapaient un peu leur retard. Le 1519 passa à 10 h. 15 avec 2 h. 45. Le 1412 de 8 h. 07 le croisa à 10 h. 22.

Du fanal avant de la locomotive renversée, un homme retirait un corbeau mort, happé en marche. Il frappa la bête noir contre le ballast :

" C'est c'ti ci qu'a porté malheur. "

Le tender, dételé, allégé de tout son charbon se redres-

sait centimètre à centimètre sur la poussée des vérins, abloqués du pied sur madriers de hêtre. Les hisseurs d'arrière, plus prompts, gagnaient d'une demie-portée de cric ceux d'avant et durent s'arrêter pour leur laisser rattraper le niveau. Le lent remuement de cette masse de quarante tonnes et du corps de la locomotive tiendrait peut-être la nuit entière.

Les enquêteurs s'installaient au bureau des sous-chefs où l'importun relent de l'iodoforme ne détruisait pas l'odeur malplaisante laissée par la vidange des morts. A M. Legendre appelé premier, M. Drüze posa une question à sa manière :

" Comment avez-vous fait ce coup-là ? "

Le sous-chef très rouge, se raidit :

" Moi ? Il faudrait le prouver ! "

L'Inspecteur le doucha :

" Tenez-vous tranquille. Dites-nous comment c'est arrivé. "

La parole saccadée, M. Legendre bondit en son récit :

" On a reçu le 4922 sur 5, sans l'arrêter au signal ; il avait quinze minutes de retard. La queue n'a pas dégagé l'aiguille 21. Il restait dessus à peu près deux wagons. On a fait dire au côté Nord par la cabine I qu'il fallait encore tirer. J'avais peur de voir arrêter le 129 au signal carré. Au lieu de ça, le rapide arrive à toute vitesse. Le temps qu'on essaye de courir au devant, il déraillait.

— Vous avez bien vu le signal fermé ?

— Oui. Fermé. "

M. Drüze le congédiait sans maniérisme :

" Allez-vous-en. Envoyez Prugeois. "

Le surveillant mangeait du pain sec sur le banc des pointeurs ; il ne restait de la charcuterie que des bracelets de boyau.

Les manœuvriers citaient l'accident au tribunal de leur expérience. L'équipe Sud en donnait la responsabilité à M. Bernard pour les wagons laissés sur la 5e. Ledur rendait l'accusation au Sud :

" Fallait pas les y mettre. "

Drahé mordait la branche droite de sa moustache blonde. M. Legendre, entré, loucha vers les hommes soudain silencieux.

Il commanda Prugeois :

" A côté ! c'est votre tour.

— Je peux pas leur en dire plus que j'en sais. Je sais rien. "

La peur des paroles tenait ces hommes de main. Ils éprouvaient plus de peine qu'au travail. Huche demanda :

" Voilà onze heures. On peut s'en aller ? On doit revenir à sept heures du matin. Quand est-ce qu'on dormira ? "

Le sous-chef éprouvait l'opinion :

" Vous ferez comme vous voudrez. Moi je ne m'en vais qu'après eux. Ils ne savent pas encore si c'est Drahé qui doit écoper ou le mécanicien... "

Drahé cracha sa moustache :

" Avant moi, il y en a d'autres. Si le mécanicien passe les signaux à l'arrêt, j'y peux rien ; et si on fait entrer les trains de marchandises sur des voies occupées, j'y peux rien non plus. "

M. Legendre, pâle, jetait le front vers lui :

" Ce qui se passe dans les garages ne vous regarde pas. Si vous aviez fait votre service... "

Drahé, debout, venait à une insolence supérieure :

" Je le fais mieux que vous. "

Le sous-chef n'osant pas toute l'autorité de son grade, au lieu d'ordres, donna des conseils :

" Ne cherchez pas d'histoires. Vos signaux étaient à l'arrêt. Je leur ai dit qu'ils étaient à l'arrêt. On ne vous reproche rien. Foutez-nous la paix. "

Les manœuvriers regardaient par terre.

De l'autre côté du mur, Prugeois sortait le moins possible de mots. Cette sournoiserie commandée par sa vieille expérience lui réussit. Il partit tranquille et M. Dasson donna son appréciation de ce silencieux à qui il fallait répéter trois fois les choses :

" Abruti ! "

Puis il manda Drahé et le pria de s'asseoir. M. l'adjoint ressentait à l'aine droite d'avoir combattu dans la réalité une affirmation de praticien. Il cherchait sa revanche contre cet homme qu'il voulait croire de mauvaise foi dans sa spécialité :

" Vous avez débloqué le sémaphore et permis l'entrée dans la section arrière, alors que la voie de service n'était pas libre pour le 129. "

L'aiguilleur connaissait son règlement :

" Puisque le 4922 avait dépassé le mât et que je voyais le signal de queue du dernier wagon, je pouvais débloquer. "

M. Dasson savait mieux tous les textes :

" Dans le cas d'un garage de train vous devez attendre pour débloquer que le garage soit complètement terminé. Remarquez que, si vous aviez exécuté cela, rien ne serait arrivé... Vous l'avouez, n'est-ce pas ?...

— Monsieur l'inspecteur... "

Il mangeait son poil blond et sa main droite usait au genou le velours du pantalon. Mais il trouva prise :

" J'ai deux fois reçu des réprimandes avec un franc de retenue de prime pour avoir débloqué trop tard, puisque le règlement dit aussi que je peux débloquer

uand le signal carré est fermé derrière le train. Si cette ois j'avais encore arrêté le 129, quatre kilomètres plus oin, on m'aurait retenu vingt sous.

— Vous mettez un franc en balance avec la vie des oyageurs ?"

M. Belaëne voyait dans ce raisonnement technique opposition spécieuse de l'intérêt public et d'un gain isérable :

" Mais vous avez un esprit sordide... "

M. Drüze arrêta cette sentimentalité :

" Continuons. Il y a eu débloc anticipé de la section rrière. Le signal carré fermé, c'est acquis. L'indicateur e ralentissement à 40 kilomètres est fixe. Le mécanicien archait à 80. Il reste à savoir si le disque à distance ait à l'arrêt.

Puis à voix réduite il influença M. Ipp :

" Ne croyez-vous pas, monsieur l'Inspecteur principal, u'il y aurait lieu de prier M. Dasson de cesser de com-romettre nos agents."

M. Ipp congédia l'aiguilleur.

M. Flavigny, ingénieur du contrôle, souhaitait l'entente e MM. Drüze et Dasson pour y participer. Candidat poste d'inspecteur de l'Exploitation, il soutenait . Drüze dans le devoir de défendre un agent de son ochain service.

L'ingénieur de la Traction se refusait de comprendre ourquoi devant une manœuvre intempestive d'aiguille devait rejeter l'accident dans la catégorie des tampon-ements pour signaux franchis.

" Vous voudrez bien, mon cher camarade, le pria . Drüze, nous communiquer demain l'interrogatoire mécanicien. Les témoignages de nos agents le mettent ttement en cause."

M. Griaux travailla des sourcils et du front pour une grimace de désapprobation :

" Je fais toutes réserves sur ces conclusions. "

M. Bille, journalistè, (G.-H. Bille), guettait la sortie des enquêteurs. Glorieux de son petit métier, il portait des cheveux longs, plus bas qu'oreilles, et un chapeau mou de feutre noir dont il donnait aux gens importants. Le souci de tout voir et l'habitude de la hâte lui infligeaient le tournis. Les révolutions inattendues de sa tête montraient soudain sa nuque aux gens occupés à lui parler en face; cela nourrissait l'idée qu'il craignait le paiement sans avis de l'arriéré de coups de pied dans le cul dû à ses médisances. Il obtenait de M. Ipp des certitudes et les notair, content lui aussi de cette idée simple, habituelle, que le mécanicien était entièrement responsable.

Les autorisations de voyages en 1re classe et le tarif de publicité permettaient le repos à sa liberté de penser encore inutile par la peine de M. Ipp à rappeler l'orthodoxie :

" Surtout, rien en première page, ou au bas, tout au bas... Et la Compagnie a fait pour les secours tout le nécessaire, largement, avec promptitude... Peu de morts."

M. Bernard, caché, mais soigneux de rester pour l'occasion de se défendre montra à M. Legendre sa joie de se sentir tranquille. Contre cette paisible insolence, le tourmenté soulagea sa fureur :

" C'est vous qui nous avez foutus dedans. Si vous aviez enlevé les wagons lancés sur 5, la queue du 4922 n'aurait pas tenu l'aiguille 21. "

M. Bernard mit en travers de ses lèvres masquées de moustache raide et grise, son index sale :

" Je les ai enlevés, aussitôt que j'ai pu... Vous n'êtes pas malin. Si on cherche pourquoi vous avez lancé des

wagons sur 5 devant le 4922, on trouvera que la quatrième est raccourcie de trente mètres par les modifications. On pourrait trouver aussi que cela vient de trop d'économie. Alors, le Conseil d'administration serait responsable de l'accident ? J'ai vingt-quatre ans de service. J'en ai vu des coups de tampon ! Mettez-vous ça dans la tête : une enquête ne remonte jamais. La responsabilité se recherche au plus bas. On veut l'homme qui, le dernier, a touché à l'appareil sur lequel on a déraillé. Ou le mécanicien qui a passé le signal... "

Content d'imposer silence à ce gueulard, en baissant la voix, il l'étonnait de toute sa philosophie du métier :

" Il y a une politique des règlements de chemin de fer. Elle est faite par les gens des bureaux pour leur sauvegarde. Quoi qu'il arrive, eux n'y sont pour rien. Toute la hiérarchie, de M. Drüze jusqu'à M. Defrennes, directeur de la Compagnie, détermine les conditions du travail. Nous ne pouvons faire que ce dont ils nous donnent les moyens. Cependant dans un accident, il n'y a jamais qu'un homme de responsable : le plus petit. Et ça se comprend. Le public est rassuré par la condamnation du mécanicien. Il serait affolé par la responsabilité de la Compagnie. Si l'enquête recherchait, dans les conditions générales du travail, la préparation des possibilités de catastrophes, ce serait terrible. Ça tuerait le goût des voyages, indispensable à la prospérité des nations. Le principe est que la conception du service est sauve de la responsabilité pratique. Il y a, pour chaque accident, un seul geste déterminant. Drahé ou le mécanicien vont bien le voir, ou bien M. Barabe, chef de Grosbourg. Le chemin de fer, ça commence haut, par un homme qui écrit: "Il est interdit d'expédier un train de à marche lente devant un train à marche accélérée, en dedans du délai nécessaire au premier pour atteindre la

" gare suivante." Transmis et retransmis, ça finit par arriver à quelqu'un qui n'a plus à le transmettre à personne. C'est toujours celui-là qui écope. Il n'a pas à discuter. Il accuse réception et ça remonte jusqu'aux Directeurs qui ont fini lorsqu'ils ont l'émargement, pour dire, en cas d'accident: " Ça n'aurait pas dû arriver. Vous n'aviez qu'à vous " conformer à la circulaire n° 1809 du 23 mai 1891." Aucune n'est jamais périmée. Quand nous engageons les voies de service devant les directs, le règlement l'interdit. Mais il faut bien manœuvrer pour faire de la place et recevoir les trains de marchandises. Si nous leur laissons boire la goutte au signal, les voyageurs arrêtent derrière. La circulaire n° 2008 prescrit l'évacuation rapide du matériel; la circulaire n° 1213 de ne pas infliger de retards aux voyageurs. Il y en a des circulaires, et les engueulades sans numéro de M. Drüze, et les bulletins de réprimande pour manque d'initiative, et les retenues de primes. Ça n'est pas difficile, dans une enquête, de trouver le texte qu'il aurait fallu respecter pour que rien n'arrive ; mais on ne voit pas qu'au moment de l'accident, il n'y avait pas que cette prescription à appliquer, mais cinquante autres avec elle. Dans les bureaux, les obligations peuvent s'étudier une à une; ici, elles se présentent toutes ensemble, se contrarient, s'empêchent l'une l'autre. Et plus les gens qui écrivent ajoutent de prescriptions au fouillis des prescriptions, plus nous sommes écrasés. Ce n'est pas tant de papier qui nous est nécessaire, mais, en même temps que le papier, le moyen matériel de nous conformer à ce qui est décrit. "

M. Legendre marquait son admiration :

" Quelle tapette ! "

Les hommes de l'équipe de jour enfin s'en allaient. M. Legendre hésitait au zèle de passer la nuit pour

l'héroïsme de trente-six heures de service. M. Bernard, revenu à son attitude de faire la bête, demandait conseil à M. Qualin :

" Je n'en peux plus. Pensez-vous que je doive aller manger et m'asseoir un peu ; je serai de retour pour une heure du matin. "

Le chef le félicitait :

" C'est très bien. On vous en tiendra compte. "

Il partit, vendu par M. Legendre :

" Si on le revoit avant sept heures, je croirai que les claqués du 129 ressuscitent. "

L'épave réduite à la seule machine, bouchait l'entrée Sud. Les réceptions et les départs s'effectuaient par le Nord. Cette hémiplégie du triage imposait le désespoir aux manœuvriers. M. Daâ donnait, toutes les cinq minutes, une appréciation identique :

" On n'en sortira jamais. "

Sa main brûlante ratissait sur sa pauvre tête des cheveux déracinés. Planchon à la patience puissante, dirigeait tout et jugeait ce geigneur :

" Faut plus rien lui demander. Il est fou. "

L'aurore commençait sa beauté perdue pour les hommes aveuglés de souci. Le calme venu du fond du ciel ne touchait point la terre, armée par l'humanité au travail, d'inquiétude et de fumées.

Au jour, la 3609 fut debout, la traverse d'avant brisée et les tôles aux peintures perdues, crevées des deux côtés. Les chefs de service contestaient sur l'heure du relevage. M. Griaux portait 6 heures, M. Boullois voulait 45, le temps, commençant pour lui au premier coup de pioche possible à ses cantonniers, non à la remise sur rails.

Le 378 circula à trajet normal sur la voie rétablie, protégée par drapeau vert : Ralentissement.

Les poseurs achevaient, entre les trains, de serrer les tire-fonds et de bourrer les traverses. On pouvait prévoir que la série de midi approcherait des horaires exacts.

Les manœuvriers ajoutaient à leur besogne le tourment de subir l'enquête. MM. Blanc et Templemars frais levés, bien nourris, méditaient devant les débris, grimpaient l'escalier de la cabine I et arpentaient entre le signal 22 et l'aiguille 21ᵃ :

" Cent trente et un mètres. "

M. Griaux sacrifiait les mouvements de triage, en priant M. Dasson d'arrêter la machine Sud pour l'interrogatoire du mécanicien et du chauffeur.

M. Legendre commandé, osa dire :

" Mais les manœuvres... "

M. Dasson le prit mal :

" Faites ce qu'on vous ordonne. "

Puis débina les praticiens :

" Ils veulent nous mettre des bâtons dans les roues. Ces gens-là ne demandent qu'à entraver l'enquête. "

M. Drüze soutint la gare :

" On ne peut pas suspendre les manœuvres. "

M. Dasson méprisait ces détails de main-d'œuvre :

" Vétilles. Une cessation de quelques instants dans les mouvements n'aggravera pas la situation. "

Connaissant le service par des figurations sur papier, arrêter dix minutes la formation des trains lui paraissait aussi facile que cesser dix minutes d'y penser. Sa tête n'en déborderait pas.

Les manœuvriers désespérés et respectueux se tinrent à distance devant la machine immobile. Prugeois alluma sa pipe :

" S'ils veulent ma casquette pour faire ce que j'ai à faire, moi je ferai bien ce qu'ils font. "

Huche les jugeait aussi :

" Ils se foutent du métier. Quand nous serons bien engorgés, il iront s'asseoir au frais. Nous, on se débrouillera. "

Devant les inspecteurs, Lemaire le mécanicien, raide dans ses bleus de travail, abîmait sa casquette à y user l'énervement de ses doigts :

" J'ai pas fait attention si le signal était fermé. J'ai bien vu le 129 arriver sur le 4922. Même que je me suis dit : il vient sur nous. Et puis il est parti dérailler sur voie de service. "

M. Griaux voulait plus de netteté.

" Ce n'est pas ce qu'on vous demande. Avez-vous vu le signal carré fermé derrière le 4922 et avant l'arrivée du 129.

— D'où j'étais je pouvais rien voir. "

M. Drüze le dementit :

— " Vous n'êtes pas franc. "

Lemaire s'obstinait :

" Dans tout ça, moi je ne peux rien dire.

M. Drüze tira lui-même le chauffeur Derache de la négation pure. Il obtenait :

" Je peux pas dire qu'il était pas ouvert.

— Vous n'êtes pas sûr comment il était quand vous l'avez vu. Nous sommes d'accord. Mais vous l'avez vu.

— Je dis pas que je l'ai pas vu ? "

L'inspecteur forçait les derniers refuges de son affirmation :

" Puisque vous l'avez vu, comment était-il ? était-il entre-bâillé ?

— Ça se pourrait.

— Alors, s'il était entre-bâillé, il n'était pas ouvert entièrement. "

L'homme à l'idée cernée regardait M. Griaux, son chef, qui intervint :

" Pardon, mon cher camarade, vous permettez ? "

Car il lui appartenait d'interroger les agents de son service. M. Drüze, courtoisement, reculait d'un pas.

Pour détruire sa tactique de ruse, l'inspecteur de la Traction sortit une interrogation droite, à voix grossie :

" Le signal était-il fermé, oui ou non ? "

Maintenant empêché de dire non et précipité par ce catégorisme à une réponse nette, Derache dut cracher :

" Oui. "

M. Griaux donna l'ordre de remonter sur machine.

M. Evrard, chef de dépôt, apportait un certificat médical remis par la femme de Becquaërt, mais le mécanicien faisait dire qu'il allait venir. M. Flavigny, ingénieur du contrôle, proposa de l'entendre en commun. M. Griaux voulut bien annuler son droit de préférence. Cela plut à tout le monde, car ça irait vite.

Il vint à onze heures, la tête couronnée de blanc et le bras droit dans une écharpe noire. Un agent de la sûreté l'escortait à vingt pas. La satisfaction commençait d'occuper l'esprit des administratifs. L'enquête aboutissait. Il ne restait à y ajouter que les réponses de Becquaërt. On savait ce que tous les mécaniciens, dans ce cas, disaient. M. Papegay calcula que ce serait fini dans vingt minutes. Il pourrait déjeuner tranquille et envoyer, lui premier, son rapport, déjà rédigé sur les constatations de la veille et laissé en blanc après :

" Le mécanicien Becquaërt, interrogé, a répondu : "

M. Griaux posa la première question, cette fois très vague :

" Donnez-nous vos explications. "

Le mécanicien gênait les enquêteurs par l'insistance de ses yeux éclairés de fièvre. Il parla sans brusquerie :

" J'avais sept minutes de retard : trois au départ de Paris, trois de ralentissement pour les travaux au kilomètre 229 et une au disque à distance de la gare de Grosbourg. La grande aile du sémaphore a baissé cinq cents mètres avant que nous y arrivions. J'ai repris ma vitesse et aussitôt passé le sémaphore, mon tube niveau éclate. J'en reçois sur la joue. Je tourne mes robinets. Nous arrivions sur le signal de la cabine de triage. Je le vois fermé, je bloque, mais j'ai pas pu retenir. "

M. Papegay concluait déjà :

" C'est ça. Alors vous reconnaissez avoir franchi le signal fermé ?

— On le voit à deux cents mètres. J'ai freiné, mais je tirais deux cent quatre-vingt-quinze tonnes. "

M. Griaux ne laissa pas le commissaire passer par-dessus sa tête pour interroger un mécanicien :

" Becquaërt, je vous prie de m'écouter. "

M. Papegay rougit et versa cet affront dans les éléments de conclusion de son rapport.

M. Griaux essayait encore d'atténuer la responsabilité de son service :

" Et le disque avancé ? était-il ouvert ou fermé ?

— C'est un disque armé. Mon avertisseur n'a pas sifflé.

— Donc, il était ouvert. L'avez-vous vu ouvert ?

— Nous avons dû passer en face quand le niveau claquait. Je ne sais pas si Herbaut, mon compagnon, l'a vu. Il ne peut plus le dire maintenant. Pendant toute la route, il n'a pas quitté le ringard et il n'arrivait qu'à 13 de pression ; ça ne montait pas, deux tubes fuyaient ; le charbon brûlait mal. "

Tous faisaient silence, attendant la réplique de M. Griaux. Elle fut dure :

" Nous n'avons pas besoin de ces histoires. Avez-vous vu le disque ?

— Je vous dis que je n'ai pas pu.

— Il fallait arrêter.

— Avec sept minutes de retard. Un disque armé, moi je me fie à l'avertisseur. Je n'entends pas le sifflet du crocodile, c'est que la voie est libre. "

M. Griaux se fâchait tout à fait :

" Non ! Non ! C'est une erreur absolue. L'automatisme des signaux, là où il existe, n'est pas fait pour supprimer votre vigilance. Alors, du fait qu'un signal est à avertissement automatique, vous ne le regardez plus. Vous l'annulez.

— Je ne dis pas ça. "

— Mais oui, vous le dites... Vous en prenez un peu trop à votre aise. Vous n'avez pas vu le disque, vous passez le signal carré, et vous trouvez cela tout naturel.

— Je trouve pas ça tout naturel, monsieur l'Inspecteur. Je dis que j'ai pas pu faire autrement. J'avais deux cent quatre-vingt-quinze tonnes. La voie descend de 5 ; sept minutes de retard... "

M. Griaux jeta une affirmation :

" Les signaux avant tout... " que la colère lui fit bisser :

" Les signaux avant tout ! "

Mais Becquaërt répliquait encore :

" Il faut faire la marche. Vous savez bien que si on s'attendait aux signaux fermés, avec trois cents tonnes, quelquefois trois cent cinquante, on ne se lancerait jamais. "

L'inspecteur soulagea l'indignation générale :

" Alors, vous marchez les yeux fermés, en faisant confiance aux signaux... Mais vous êtes fou ! "

Il souhaitait que Becquaërt fût mort sous sa 3609, pour éviter à la Traction la honte d'un agent de première classe, affirmateur de pareilles choses devant le Contrôle. Il fut rassuré par l'animation de ces messieurs. M. Flavigny, rouge d'une irritation véritable, haussait la voix :

" On n'a jamais vu ça ! "

M. Griaux cherchait le moyen d'annuler les paroles graves :

„ Becquaërt, si vous ne vous sentez pas en état de répondre et que vous n'ayez pas votre tête, allez vous coucher. Nous reprendrons l'enquête plus tard. "

Le mécanicien n'acceptait pas :

" Non. J'ai ma tête. Et j'aime mieux en finir tout de suite. Je ne veux pas qu'on me mette tout ça sur le dos. "

Comme sublimisé par le contact récent de la mort, son esprit voulait la droiture et son corps souffrant fuyait la fatigue de mentir. La vérité le reposait. Sa conscience hautaine donnait de la clarté à son esprit et de l'énergie à sa parole. Il posait à son tour des questions redoutables :

" Comment vouliez-vous que je fasse ? Je ne pouvais pas arrêter mon train pour remettre mon niveau d'eau. J'avais demandé à ne pas partir avec cette machine-là. Elle claque à tous moments. La veille on m'a fait des réparations à la va-vite pendant mon repos et le chef de Paris m'a dit : Allez jusqu'à votre dépôt. On revisera votre machine là-bas. C'est pas pour quelques gouttes qui tombent dans le foyer qu'on va l'immobiliser ici. "

M. Griaux commandait :

" Retirez-vous. "

Le mécanicien, debout, fit un pas vers eux :

" Pas si vite que ça. Vous m'avez demandé comment

c'est arrivé : moi je veux vous dire comment ça aurait pu ne pas arriver... "

L'autorité de M. Belaëne s'opposait aux vérités :

" Je suis Procureur de la République. Au nom de la loi, je vous arrête. "

Becquaërt étonna le Conseil de guerre par sa tranquillité :

" Bon. On verra ! "

Le brigadier gendarme gonflait sa poitrine de contentement, car pour lui l'action de justice était d'emmener un homme.

M. Papegay donna son opinion :

" C'est du cynisme. Ce malheureux ne se doute pas qu'il tombe sous le coup de l'article 19 de la loi du 15 juillet 1845, 6 mois à 5 ans d'emprisonnement. "

M. Flavigny affirma :

" Il n'y a aucun doute possible. Le mécanicien est fautif. C'est très simple. "

Tous maintenant voyaient clair dans l'affaire. MM. Belaëne et Papegay proclamaient aussi :

" C'est très simple. "

***

Les triages bouchés par l'arrêt d'un demi-jour désheuraient les trains. Bachy, menant le 6 P. 8 par le raccordement, refusa d'aller plus loin.

M. Griaux se dérangea pour contraindre l'intrépide :

" Vous serez remplacé dans une heure au terminus. En route tout de suite, ou ça ira mal pour vous. "

L'ouvrier implacable retournant au Polytechnicien sa méthode de mule, fournissait au commandement pur la résistance pure :

« Ça ira comme ça ira. Je ne pars pas. Je suis dans ma douzième heure de service. »

M. Griaux, réduit à l'intimidation sans discours regardait Bachy avec une insolence furieuse :

« Faites ce que je vous dis. »

Le mécanicien au mutisme invincible ne répondait plus. Le chauffeur Mangeon, prudemment affairé cassait des briquettes et arrosait le poussier.

M. Evrard donnait du dépôt avis de la rentrée du personnel du 8801.

M. Griaux capitula :

« Envoyez-le. »

Bachy et Mangeon cédaient la machine aux hommes salis de travail mais subissaient leur plainte à voix basse :

« On a autant de service que vous. »

M. Griaux, les dents jointes et les sourcils rapprochés rentrait au dépôt. Bachy appréciait tranquillement sa démarche :

« Dirait-on pas qu'il a le feu quelque part ? »

Le mécanicien libéré soupa vite entre les deux enfants rieurs de le revoir et partit dans la longue rue du chemin de fer, fermée en noir d'un côté par la clôture en traverses du dépôt. Sur l'autre trottoir veillaient les lumières des maisons ouvrières, envahies des bruits du triage où durait toute la nuit le souffle des manœuvriers dans les cornes.

A l'estaminet « Au signal d'arrêt » Defretin, délégué de la Fédération des mécaniciens et chauffeurs, donnait son opinion du déraillement :

« Sur des lignes aux gares si rapprochées, un mécanicien de rapide qui s'attendrait à trouver les disques fermés, ne ferait jamais l'heure.

« Dans les signaux, il n'y a plus de bon que les sémaphores. Tout le reste c'est du joujou de bazar. C'est fait

pour les chemins de fer d'il y a cinquante ans qui traînaient cent tonnes à 60 à l'heure, grande vitesse. Aujourd'hui on marche à 120 avec des poids triples. Les signaux n'ont pas changé. La nuit, ils sont éclairés à l'huile. »

Bachy imagea la même idée :

« Les trains rapides sont trop forts pour le vieux réseau. C'est comme un homme de quarante ans qui garderait ses habits de jeunesse. Ça craque s'il remue. »

Gossens, secrétaire du groupe syndical s'attribuait avant la Fédération, le mérite de la libération de Becquaërt, après trois jours de contrainte :

« Ils le révoqueront tout de même. Le voyageur veut aller vite. On ne peut pas lui dire d'attendre que tout soit prêt pour être sûr qu'on ne lui cassera pas le nez. Si on le traîne à 120, il est content. Il ne contrôle que la vitesse. Il ne voit pas à côté de quoi il passe si vite. Sinon il ne prendrait pas son billet. A chaque accident on désigne un coupable. Le mécanicien. Et le voyageur peut reprendre le train suivant. »

Delecambre, un employé de l'inspection principale, griffant de ses ongles longs sa barbe de chèvre, grandit la critique :

« Le dossier du 129 voyage en triple expédition. Il faudra bientôt un fourgon spécial pour le transporter. Le chef de Grosbourg est déplacé pour expédition du 4922 après l'heure limite. Drahé rétrogradé pour débloc hâtif de la section arrière. Becquaërt à la retraite.

« Depuis deux ans les Travaux signalent l'annulation par les rapides de l'indicateur fixe de ralentissement à l'entrée du triage. Les vitesses supportées par des appareils de voie en courbe obligent à un entretien incessant, dangereux pour les poseurs à une bifurcation où les trains se suivent

à deux minutes. Le Directeur signe lui-même les demandes d'explications pour retards infligés aux grands express. Les gares s'appliquent aux signaux ouverts et la voie est toujours libre, jusqu'au jour où le 4922 a une trop longue queue pour la cacher dans le petit trou du triage. Le mécanicien ne change pas si vite ses habitudes nécessaires.

"Toutes les lignes veulent leur grand train. Les sous-préfectures qui n'en ont pas réclament chaque mois. Pour satisfaire tout le monde, on a éreinté le matériel. Il n'y a aucune réserve derrière les jeux en roulement. Il a fallu que Becquaërt marche avec sa machine avariée. Dans un dossier bien fait, on doit écrire assez pour cacher tout ça.

"Il est arrivé ce qui devait arriver. Et ça arrivera encore. Le chemin de fer, même amélioré par un milliard de travaux aura toujours des défaillances, dans le fer ou dans les hommes. La Compagnie est banquière d'une roulette où la Mort vient jouer aux probabilités. Il faut bien que de temps à autre la Mort gagne, sinon elle s'ennuierait.

" Et combien de fois ne perd-elle que pour un centimètre ? "

Vermeulen le cabaretier, offrait au-dessus des verres vides, le broc de fer émaillé et versait au signe des hommes la bière foncée et âcre d'un fût achevé. Des mécaniciens entrés emplir leur litre la voulaient meilleure, du tonneau frais.

Sipre arrivait en tenue neuve, un galon doré clair sur sa manche. Ledur, la figure rouge du débarbouillage, baigna de boisson sa gorge fatiguée de sonner de la corne.

Malgré la camaraderie syndicale, les préférences de corps demeuraient, et le métier vouait à se réunir les hommes de même travail. Les ouvriers d'ateliers donnaient le plus fort groupe, aux habits bien propres de

gens de meilleur loisir, libres depuis cinq heures et demie du soir. Drahé, de Grosbourg, avec les manœuvriers réprouvait les châtiments annoncés :

" On avait un bon chef, travailleur, amiteux avec nous. Il part en disgrâce dans une station à un agent. Un homme qui se levait à cinq heures le matin pour faire tous ses papiers. Sa femme n'arrête pas de pleurer, Ça fait gros cœur de voir ça. Où voulait-on qu'il le gare, le 4922 ? Il n'y avait pas cinq centimètres de voie libre. "

Gossens appelait au travail :

" Camarades, il est temps de monter. "

Les hommes de la commission syndicale frappant leurs souliers robustes aux marches retentissantes d'un petit escalier de bois sans éclairage, montaient vers la lumière de la salle de réunion dont les quatre fenêtres voyaient le dépôt. Des bancs d'école façaient l'estrade à pupitre.

Gossens le secrétaire, Drumez le trésorier et Defretin s'étageaient devant les hommes graves, assagis de dur travail. Sipre et les mécaniciens de service aux trains de nuit, garaient près d'eux leur fourniment de route. Les collecteurs des cotisations de un franc par trimestre remettaient à Drumez leur recette qu'il inscrivait avec une application visible au froncement de sa figure jeune, toute blonde. Gossens levait son grand corps, robuste par le métier d'ajusteur. La force des hommes de trente-cinq ans se voyait à son cou épais, dégagé par le rasage à la tondeuse qui ne laissait au crâne qu'une teinte grise, où la blancheur du front avançait jusqu'au milieu de la tête. L'habitude de beaucoup réfléchir ralentissait sa parole :

" Camarades, nous autres syndiqués, nous tenons à être des ouvriers honnêtes. Quand un camarade boit et traîne, nous l'encadrons pour l'obliger au travail en conscience. Mais nous voulons qu'on soit consciencieux envers

nous. Dans le déraillement du 129, la Compagnie n'est pas franche. Les petits agents sont toujours punis ; et ils risquent leur vie, comme Becquaërt, blessé ; le chauffeur Herbaut et le conducteur Dutilleul tués.

" L'enquête serre le mécanicien ou l'aiguilleur. Ils sont seuls contre tous. La Compagnie qui devrait être inculpée en même temps que ses agents instruit l'affaire. Même elle rend l'arrêt.

" Le tribunal se décide d'après ses conclusions.

" Le Contrôle suit l'avis de la Compagnie. Elle fait sa justice, comme ses voies.

" Becquaërt seul comparaîtra devant le tribunal. Les autres, non inculpés, sont déjà condamnés sans jugement.

" Nous allons réclamer que des délégués du personnel assistent aux enquêtes d'accidents et que les inspecteurs, les administrateurs soient interrogés comme les agents de pratique.

" Il faut aussi un troisième homme en vigie sur tous les trains à partir de la vitesse de quatre-vingts kilomètres à l'heure. "

Bachy voulait joindre ces demandes à celles déjà présentées. Sipre émit un avis prudent :

" On ne peut pas ajouter à tout moment aux revendications soumises. Il faut finir ce qui est commencé. "

Le mécanicien ne voulait pas qu'un conducteur eût raison contre lui et s'obstinait au débat, comme à une contestation de minutes perdues en marche.

Drumez, respectueux aussi de la politesse populaire donnait l'appellation : " Camarades.

" L'entente préparée à notre congrès d'avril dernier est réalisée. La Fédération des mécaniciens et chauffeurs est unie au Syndicat national.

Pendant le temps des approbations à voix vigoureuse, il repérait sa pensée sur un feuillet :

" Le 25 avril, les deux organisations fédérées ont indiqué leurs revendications par lettre à tous les Directeurs des Compagnies. Il y était demandé :

1° Le repos hebdomadaire ;

2° Le relèvement des salaires au minimum de 1800 francs ;

3° La réglementation effective du travail à dix heures par jour ;

4° La rétroactivité de la loi du 21 juillet 1909 sur les retraites.

" Nous voulions la discussion entre les Directeurs des Compagnies et une délégation syndicale de quatre membres par réseau, en présence du Ministre des Travaux publics. Aucune Compagnie n'a répondu. Leur tactique est de nous ignorer. C'est une insulte et une illégalité. Ceux qui prétendent que tout doit se faire par le droit, refusent l'entrevue avec un syndicat constitué conformément à la loi de 1884. Les Compagnies nous mettent hors de la légalité en nous excluant pratiquement du bénéfice de cette loi. A quoi veulent-elles nous entraîner ? A ce qu'alors elles affirmeront illégal ? A la grève.

" Mais la grève n'est une illégalité que dans l'esprit des Compagnies. Camarades, je vais vous lire les paroles de M. Barthou, ministre des Travaux publics au Sénat le 7 juillet 1909 :

" Messieurs, quelles que soient les conséquences parle-
" mentaires que vous pourrez attacher à mes paroles, quoi
" que vous pensiez de mon opinion et de mon attitude
" qui sont l'opinion et l'attitude du gouvernement, je dis
" très haut que les employés de chemins de fer ne peuvent
" pas être assimilés à des fonctionnaires, qu'on peut, qu'on

« doit les assimiler à des ouvriers de l'industrie privée, « Ah ! je comprends vos préoccupations et j'ai le droit « d'y répondre. A l'heure actuelle, j'attends que l'on me « démontre que les ouvriers et les employés des chemins « de fer n'ont pas le droit de se mettre en grève, qu'ils « n'en on pas le droit légal. »

« Et M. Clémenceau, chef du gouvernement a dit :

« Quel est donc le texe de loi qui leur refuse ce « droit ? »

« Ainsi, nous autres cheminots, syndiqués sous la loi de 1884, nous tenons d'elle le droit de nous grouper pour présenter nos revendications. Nous mettre en grève si l'examen de nos revendications n'est pas admis, c'est notre droit. De tous côtés nous sommes dans le droit.

« La Compagnie, camarades, ne veut rien nous répondre.

Mais elle fait expliquer dans ses journaux les raisons de son mépris. Il existe, dit-elle, un Syndicat national. Or la Compagnie n'est pas nationale. Elle n'a pas à discuter avec tous les agents des chemins de fer de France et des colonies. Elle ne veut connaître que ses agents. Chacun les siens.

« Voici l'art. 2 de la loi du 21 mars 1884 :

« Les syndicats ou associations professionnelles, même « de plus de vingt personnes exerçant la même profession, « des métiers similaires, on des professions connexes con- « courant à l'établissement de produits déterminés, pour- « ront se constituer librement, sans l'autorisation du gou- « vernement. »

« De sorte que la Compagnie modifie ainsi la loi de 1884 : les syndicats doivent être composés non seulement de personnes exerçant la même profession, mais ajoute-t-elle ayant le même patron.

« La Compagnie ne dit pas que nos revendications so ,t

insoutenables. Elle dit que le Syndicat n'est pas qualifié pour les soutenir. Il faudrait que nous soyons constitués en syndicats de réseau.

" Eh bien je prétends, camarades, que cette hypocrisie de la Compagnie, pour repousser la discussion, sous le prétexte d'une question de forme est en plus une erreur.

" Certaines questions ne peuvent être traitées que tous réseaux réunis : comme la rétroactivité des retraites. La loi de 1909 vaut pour toute la France. Sa modification ne peut être examinée pour un réseau.

" Et notre incorporation dans la loi du 13 juillet 1906 pour le repos hebdomadaire ? Est-il possible qu'un seul réseau y soit contraint et pas les autres ?

" C'est si vrai, camarades, que sur ces questions les Directeurs de toutes les Compagnies se consultent entre eux et avec le gouvernement.

" Les Compagnies veulent nous interdire la solidarité pratiquée par elles... Camarades ! Nous ne cherchons pas la grève... "

Un homme du dernier banc dit :

" La grève. Vivement ! "

Drumez ne l'admit pas :

" Non. Pas vivement. Il faut longuement l'organiser pour que le premier jour elle soit totale. "

Des hommes la main levée, demandaient à répondre. Gossens désignait Bachy premier. Le délégué mécanicien, debout, s'appuya d'une main à chaque dossier de banc devant et derrière lui. Libéré de la gêne de ses bras, il parla par phrases courtes où la voix montait sur le dernier mot :

" Le camarade Gossens dit que la grève ne réussira que si le premier jour elle est totale. Je dis comme lui. Mais que le plus possible de camarades se croisent les bras, ce

n'est pas assez. Il faut croiser les bras au matériel. C'est le travail des hommes décidés. Je demande que chaque délégué réunisse dans sa gare, dans son dépôt, une équipe qui avant la première heure de grève fera tout pour arrêter tout. »

Defretin, à l'estrade, penchait son long corps maigre vers les quarante hommes en colloque d'un banc à l'autre.

Bachy le narguait :

« On sait ce que tu vas dire. »

Des têtes fortement remuées donnaient des affirmations ou des négations totales.

Gossens eut le silence :

« Nous n'allons pas recommencer ces disputes. Quelques camarades ici sont partisans du sabotage. C'est leur droit. Moi je ne pense pas comme eux.

« Vous savez que notre groupe a toujours évité de se soumettre aux représentants d'une politique.

« Nous avons découragé toutes les protections. Des orateurs envoyés de Paris : députés, avocats, nous n'en voulons pas.

« Nous sommes avant tout corporatistes. Assez grands pour faire notre affaire nous-mêmes. Nous la connaissons bien.

« Aujourd'hui, après les députés, les candidats, voilà que viennent les révolutionnaires qui ne font que de la révolution, comme nous faisons, nous du chemin de fer : les journalistes de *La Guerre sociale* et leurs amis les bons bougres. Eh bien, camarades, les bons bougres, qu'ils nous laissent la paix, nous n'avons pas besoin d'eux. Nous saboterons si nous en recevons l'ordre du syndicat, mais nulle part d'ailleurs.

« A Paris, les plus forts crieurs ont toujours raison.

« Ici, camarades, nous ne sommes pas assez bêtes pour

nous laisser ainsi intimider. Nous disons tous tranquillement notre opinion. Et au-dessus des opinions reste la discipline syndicale. Sans ordre du Comité central, pas de sabotage. "

Bachy élevait sa voix par-dessus d'autres :

" On n'a pas besoin de Mam'zelle Cisaille qui ne connaît rien au métier. Nous savons mieux qu'elle. Il faut que le syndicat tienne la Compagnie sous son genou. "

Son énergie trouvait des approbations. Drumez cherchait une entente :

" On ne doit pas refuser d'être aidés..."

Dans la parlerie à séance levée, Delecambre prenait Sipre:

" Dire que la corporation se suffirait c'est comme si un régiment à la guerre refusait le soutien des autres. Est-ce que la Compagnie aurait la fierté de se débrouiller seule, sans police, ni soldats ? Tout ce qui est capitaliste est solidaire avec elle. Tout ce qui est ouvrier est solidaire avec nous. Notre victoire ne serait qu'une étape vers la modification de la société. "

Son idée n'entraînait pas ces hommes préoccupés d'amélioration immédiate et encore l'employé Delecambre les choquait par le mépris de leur peine :

" Revendiquer vingt sous de plus par jour ou deux heures de travail en moins, n'est pas tout. Il ne faut pas seulement dans une société mauvaise, un peu d'amélioration pour quelques-uns, mais par une société nouvelle, l'amélioration pour tous. L'impossibilité de la Révolution viendra de ce que chacun ne la cherche que pour soi et s'établit conservateur de son contentement. "

Ce liseur, au métier tranquille de manieur de dossiers, fournissait souvent d'idées les militants manuels. Timide aux premières paroles, il savait aussi peu s'arrêter que commencer et ne parlait que longtemps.

La piétaille des accrocheurs et garde-freins, anxieux

d'un salaire plus nourricier que 3 fr. 75 par jour, prenait courage à l'appui des vieux mécaniciens à 600 francs par mois, rebelles à la réduction proche de leur forte paie à une solde de retraite critiquée. Les ambulants de nuit, dociles à l'heure souveraine, partaient au métier.

Autour de Delecambre, des hommes libres jusqu'au jour hésitaient au rêve de la société refaite.

* * *

M. Drüze fournissait d'instructions verbales M. Qualin appuyé du séant sur le bord de sa table à écrire :

" L'usage des troupes est prévu si la grève éclate. Nous aurons à loger au triage une section... "

Il donnait la suffisance de sa volonté :

" Ici, personne ne bougera. Je n'ai que trois hommes à révoquer pour courber les autres : Sipre, la forte tête ; le pointeur Guérin qui s'amuse à l'imiter, et ce rouspéteur de Ledur. "

M. Qualin ajoutait ses préférences :

" Il faut se méfier du personnel des halles. M. Détue ne fera rien pour apaiser les esprits... "

M. Drüze subit sa parole bredouillante à énumérer les agents préférés du chef adjoint. Brusquement, l'inspecteur donna de sa haute voix :

" Vous ne m'aviez pas dit que votre Legendre nous vaut l'affaire du 129. "

M. Qualin rougissait à cette révélation que l'inspecteur détaillait :

" Il a lancé huit wagons sur la 5e, et fait entrer le 4922 dessus. La queue n'a pu évacuer l'aiguille 21b. Tout vient de là. "

Il promit, à voix plus douce :

" Nous lui en tiendrons compte. "

L'énorme dossier du déraillement attendait, sur la table, des pièces nouvelles.

M. Qualin y feuilletait :

" Il va falloir tout changer. "

L'inspecteur lui haussa les épaules devant la figure :

" Ce qui est dit au Contrôle est dit. Nous n'avons pas l'habitude de varier nos affirmations. On nous prendrait pour des pantins à ficelle. Le déraillement est dû à une inobservation des signaux. "

M. Qualin s'abritait à une autre idée :

" Je vais ramener les syndiqués à la fidélité envers la Compagnie. "

Maussade à cette besogne dont le temps lui manquait, il y donnait l'apparence de l'empressement qu'il ne prendrait point.

M. Drüze la lui simplifia : "

" Secouez vos agents comme si vous les saviez tous membres du Syndicat. Ceux qui en sont se retireront. Ceux qui n'en sont pas perdront l'envie d'y aller. "

Les hommes de jour, laborieux dans le triage plein, les virent venir. Le chef d'équipe Vercampt sortait d'entre les tampons de la voie 6 où il démaillait la rame à prendre. M. Drüze profita de son isolement :

" Un agent sérieux, comme vous, bien noté, vous vous joignez aux anarchistes. "

Vercampt tenant droit sur l'agresseur ses yeux agrandis respirait à fond pour retrouver son souffle :

" Ça c'est malheureux, monsieur l'Inspecteur. On vous a fait des menteries sur moi. "

M. Drüze incisa sa parole rude à travers ces négations émues :

" Il faut vous tenir tranquille. Et répétez ça à vos camarades. "

M. Qualin donnait des formules générales :

" Vous devez fidélité à la Compagnie. La gare est encombrée. Il faut faire un effort. "

La pas ralenti par le dégoût, Vercampt rejoignait la brigade. Ledur le ramenait au souci du métier :

" C'est-il beau à trier sur 6 !

— Un jeu de cartes. Il y a de tout.

— Qu'est-ce qu'ils te veulent les taquins ?

— Ils m'ont dit que je fais pas mon travail, que je suis du Syndicat. C'est pas vrai. On m'a jamais vu chez Vermeulen. "

Sérieux d'indignation, il refusait de suivre le rire de Ledur :

" C'est comme si tu y avais été. T'en as le mal et pas le profit. Allez, syndique-toi. Sors tes dix sous. "

Il réfléchit jusqu'au soir et les donna, afin de trouver cette satisfaction :

" Ils ne m'auront pas engueulé pour rien. "

M. Daâ, en repos de vingt-quatre heures, changement de service, attendait M. Qualin au bureau. Le Sous-Chef, bien lorgnonné, venait de contenter son zèle cathédral par recopier les dépêches à ajouter au dossier du 129.

Il ouvrit un paquet de papiers et parla avec émotion :

" Le transbordement et le pilotage n'ont pas été réglementaires. Si au lieu, n'est-ce pas, de les rendre réglementaires après, on le faisait avant, en les préparant par des consignes s'adaptant à tous les cas possibles, devant une obstruction de voies, on n'aurait pas à chercher, mais à appliquer immédiatement par exemple, n'est-ce pas : Consigne n° 1, la voilà, si la coupure est à la jonction 21 ; Consigne n° 2... "

La main du Chef papillonnait devant sa figure sévère :

" Monsieur Daâ, il faudrait un peu plus vous occuper

du service actif. La situation laissée par vous cette nuit est très mauvaise. Ça arrive trop souvent. Vous perdez votre temps sur des paperasses...

— Bien, Chef ! Oui, Chef ! "

Abruti de fatigue, debout depuis la veille il partit, assommé, dormir comme on meurt, mais voué au réveil.

M. Legendre, mandé par téléphone, arriva brusque et décidé, écouter les prescriptions urgentes :

" Il faut surveiller l'esprit des agents. Voilà longtemps que vous ne m'avez pas signalé de syndicalistes... Ah ! autre chose. Le jour du déraillement du 129, vous avez lancé des wagons sur la 5e devant le 4922. "

A la paleur totale de M. Legendre, M. Qualin connut la sûreté de cette information, et il appuya :

" M. Drüze va vous éplucher. "

M. Legendre retrouvait sa force d'attaque :

" Et lui, qui l'épluchera ? Il a fait raccourcir les voies. Où veut-il que je les mette, les wagons ? Que je les porte chez lui ? Si la 4e et la 5e avaient leur ancienne longueur, ça ne serait pas arrivé. "

M. Qualin le fournit d'un bon conseil :

" Dites-le lui. Ce serait un moyen pour qu'il vous laisse tranquille. "

Le chef sut, le soir, que M. Legendre n'était pas si sot lorsque, à sa demande :

" Il ne vous a rien dit pour se justifier ? "

M. Drüze donna réponse :

" Il a eu le bon esprit de se taire.

L'astucieux trouvait un autre moyen :

" Je lui ai fait des observations sévères, et j'ai su par lui que M. Détue répand que si le 4922 est resté sur la pointe b de la jonction 21, c'est que la voie 5 est rac-

courcie. J'ai ordonné à M. Legendre de ne pas s'amuser à répéter ces plaisanteries. Je vois qu'il m'a écouté. "

M. Drüze haussa lentement les épaules, puis les remit à leur place d'un seul coup et continua le service :

" Il faut par tous les moyens dégager les voies. Nous aurons après-demain la visite de M. le Sous-Directeur. "

M. Qualin prépara tout de suite pour cette solennité sa glorification :

" J'ai eu l'idée de créer des consignes de pilotage pour éviter le retour de la confusion qui a suivi le déraillement du 129. En établissant par avance pour la tête Sud et la tête Nord les dépêches à transmettre, les ordres écrits, les agents désignés, nous traçons le service à coup sûr, sans recherches. On n'aurait qu'à ordonner, par exemple, pour une obstruction au Sud, sur jonction 21, entraînant pilotage sur voie droite :

" Appliquez consigne n° 1. "

M. Drüze ouvrit la bouche comme pour éclater de rire, mais il n'en fit point le bruit :

" Vous rêvez. Vous pensez que la réalité suivra ainsi vos conceptions. Vous pourrez établir cent consignes ; quand un accident surviendra, ses circonstances ne répondront à aucune de vos prévisions. Au lieu de vous livrer à cette paperasse, la surveillance directe du service vaudrait mieux. M. le Sous-Directeur trouvera votre gare encombrée. Je ne suis pas disposé à le lui cacher comme j'ai fait aux enquêteurs du service central. Prenez vos dispositions. "

Taillant dans la tranquillité de M. Qualin il s'acharnait à la revanche de la maligne indication des voies trop courtes.

***

M. Suma, homme de quarante ans, futailleux, Sous-Directeur de la Compagnie, arriva au triage à dix heures du matin, par train spécial, accompagné de MM. Ipp, Dasson et Drüze. Un coup de fifre sortit de sa vaste barbe noire. M. Qualin, découvert de sa casquette à broderie dorée reçut l'éminente parole flûtée :

" Comment va votre gare ? L'esprit du personnel est-il bon ? "

Aucun mot complet ne s'entendait à la réponse de M. Qualin, mais sa courbette et l'éclat de sa figure donnaient la traduction suffisante du murmure de ravissement où l'obligeait une émotion heureuse, qui fini mal :

" Vous avez eu un gros accident. Vous me l'expliquerez à pied d'œuvre. "

Sur voie 8, un wagon vide, en gare depuis trois jours, donna à M. Suma l'occasion de paroles nombreuses :

" Il faut activer la rotation du matériel. Nous arrivons à l'époque où nous manquons de wagons... "

Incapable des affirmations dépouillées de verbiage, nécessaires aux praticiens, il développait :

" La réduction des stationnements doit être l'objet de tous vos soins. Il faut faire un grand effort. "

M. Qualin triomphait de ces discours et des regards sévères de M. Ipp, par une précision sur le fait :

" Monsieur le Sous-Directeur, c'est un wagon passé aux ateliers pour réparation, pendant deux jours. Il en est sorti ce matin et va partir au 5780. "

M. Suma s'occupait ailleurs :

" Comment s'appelle votre sous-chef ?

— M. Daâ. "

M. Drüze donnait sa valeur :

" Peu intelligent. Mais très bon esprit. "

Le Sous-Directeur l'abordait :

« Bonjour monsieur Daâ. Vous allez bien ? »

Le lorgnonneux trouvait à sourire, extasié par cette bienveillance prodigieuse :

« Vous êtes content, n'est-ce pas ? Vous êtes bien noté. Vous veillez au bon esprit du personnel ? »

M. Daâ devait prendre pour affirmations ces interrogations apparentes, serrées à repousser les réponses.

M. Suma quêtait à M. Drüze d'autres précisions :

« Et celui-ci s'appelle ?

— Le surveillant Planchon, agent travailleur, débrouillard, mais le caractère assez difficile. »

Le Sous-Directeur le prit au bras, comme une dame, pour lui dire avec une grande douceur :

« Bonjour Planchon, je vous félicite sur votre service. Vous êtes content, n'est-ce pas ? Rassurez-vous, vous ne serez pas oublié. »

D'être exactement nommés par cette homme puissant exaltait les manœuvriers. Loin de lui, ils se dirent leur admiration. Planchon, prompt à l'orgueil, proclamait le prodige :

« Faut-il qu'il ait une tête ! Voilà sept ans que je l'ai pas vu, et il m'a appelé par mon nom. »

M. Daâ disait plus :

« Et moi aussi. Et il ne m'a jamais vu. Quel homme ! »

Dans leur esprit troublé naissait le doute de la sincérité de ces douces manières.

A l'aiguille 21^{b}, M. Drüze refit la démonstration du déraillement du 129. Le dossier suivait. Mais M. Suma devait sa critique :

« Vous êtes porté, monsieur Qualin, à ne voir que le service des marchandises qui est le vôtre. Et vous lui sacrifiez la circulation. Un rapide ne doit jamais trouver un signal fermé. Je n'ai pas à vous donner le détail de ce qui

est à faire pour cela. Je ne suis pas chef de gare. Vos agents manquent d'initiative. On l'a vu au retard du service de transbordement. »

M. Qualin, rouge de contrainte, ouvrait la bouche mais la devait fermer car M. le Sous-Directeur, massif sur le rabougri lui ôtait réplique par la continuité de sa parole aiguë. M. Drüze coupa le dernier bâillement du chef :

« Allez ordonner à M. Hénocq de se présenter à M. le Sous-Directeur. »

L'inspecteur eut ainsi la tranquillité pour dire :

« Je reconnais qu'il y a eu du flottement dans le service de secours. L'éducation du personnel, sur cette matière est sommaire. J'y remédie par la création de consignes de pilotage que j'établis pour autant de cas d'obstruction qu'il est possible de prévoir aux appareils de gare. On n'est plus ainsi livré à l'initiave, toujours insuffisante, des agents. On peut répondre à une situation soudaine par un ordre ferme : Appliquez consigne, par exemple, n° 1, pour interception des voies à la jonction 21. »

M. Suma approuvait. M. Drüze pour plus de triomphe se faisait objection :

« On ne peut prétendre prévoir l'exactitude de tous les cas. Il est possible qu'une obstruction se présente, pour laquelle aucune consigne ne soit entièrement réalisable. La réalité sera au moins approchée par le calcul. Les agents ainsi familiarisés avec l'étude du service de secours, compléteront aisément. »

M. Dasson rapetissé de jalousie, essayait à voix douce, la démolition de ce succès :

« Vous paralysez l'initiative du personnel en lui ôtant tout exercice... »

M. Suma venait à l'idée principale :

« Provoquez les meneurs à se désigner et tenez leur

révocation prête. Nous avons six mille candidats. L'esprit du personnel a besoin d'un bon curetage... »

M. Hénocq commença d'ôter sa casquette à dix mètres. M. Suma le tint au coude :

« Bonjour monsieur Hénocq. Vous vous donnez tout entier à votre service. Nous devons tous fournir un grand effort. Surveillez les esprits. Vous ne serez pas oublié. »

Le sous-chef endurait mal l'honneur de cette bienveillance imprévue et n'y fournissait réponse que par le branle de sa tête nue.

A quatre pas des manœuvriers aux mains assombries par la rouille des tendeurs, M. Suma donna sa bénédiction :

« Bonjour, mes amis. Contentez vos chefs et il vous en sera tenu compte. Nous formons une grande famille. La Compagnie est une mère pour ses agents. Elle vous en donne la preuve, dans la mesure du possible... »

Serrant la main de M. Hénocq, il commit l'imprudence d'oublier les autres, plus noires.

L'entrée du 7107, donnait aux manœuvriers dix minutes de halte. Brambeux riait d'irrévérence :

« La Compagnie, c'est une mère. Il a du toupet, ce gros-là. Si ma femme menait mes enfants comme la Compagnie nous mène, celui qui lui foutrait son pied dans le cul, ce serait un brave homme. »

M. Hénocq excusait le gros monsieur :

« Le service, il ne sait pas ce que c'est ; il s'y promène un peu le jour. La nuit, il dort. Ça se voit bien à son lard.

« Une fois, un courageux du Service Central est resté avec nous jusqu'à onze heures après souper. Il a dit : Je reconnais que c'est dur, et il est retourné chez lui à la même heure que s'il revenait du théâtre. Mais passer toute une nuit au travail, aucun ne l'a fait.

— Ce plein de soupe, jugea Brambeux, il n'a pas l'air mauvais. A-t-il gros profit ? "

M. Hénocq donna le chiffre :

" Vingt mille francs et les gratifications en plus. "

Lerouge aux 1550 francs dit son admiration :

" Merde ! "

et Demasure formula son rêve d'infinie saoulerie :

" On pourrait-y en boire des bons genièvres avec tout cet argent. "

Brambeux attaquait plus haut :

" Le patron de la Compagnie c'est le Baron. Nous sommes ses esclaves. "

Lerouge demanda :

" Quelle sorte d'homme que ça peut être ? "

L'évocation de la Banque juive, propriétaire de la Compagnie, imposait à ces ouvriers terreur mais non respect. Un colosse silencieux et mauvais personnifiait l'injustice qu'ils éprouvaient par trop de travail et manque de pain. Ce Dieu étranger, vorace de leur peine, vivait pour leur imagination dans une ombre armée de mystère et blonde du reflet de l'or.

M. Hénocq réduisit leur chimère :

" Ils sont toute une nichée : le grand baron, les petits barons. Je les ai vus à Maritime. Ils passaient souvent entre Londres et Paris. Il y en avait un tout jeune, très chic ; il causait avec nous en attendant le sifflet. Et un autre, tout rasé : une gueule d'Anglais. Il voyageait presque toujours la nuit, par le train 4. Il se garait au buffet jusqu'au départ et prenait de quoi cracher pour la route. Il ne pouvait dormir dans le train qu'après une pinte de whisky. Son larbin disait : M. le Baron met son bonnet de nuit. J'ai jamais entendu le son de sa voix, ni vu la couleur de ses yeux. Il n'embêtait personne. Un

homme saoul, c'est tout bon ou tout mauvais. Lui, il ne disait rien.

" Mais la vieille demoiselle baronne. Qu'elle teigne ! En voilà une qu'on aurait bien voulu voir saoule et dormir. Jamais contente. Compartiment salon réservé ; elle y entrait : fait trop chaud. On baissait la glace : fait trop froid. Elle tapait de ses pieds qui étaient comme des fers à repasser. On aurait payé cent sous le plaisir de lui foutre une paire de claques.

" Il y en avait encore d'autres. Il y en avait des tas : Une lady brune avec un nez en harpon, des yeux noirs. J'en aurai pas voulu pour femme. Ça doit pas être commode tous les jours avec elle. Son mari le lord marchait trois pas derrière, il portait le manteau. Un drôle de type ; avec un air de rigoler en dedans. On ne savait pas de qui il se payait la tête.

" C'est les patrons quoi ! les barons à gros pif. "

Les hommes achevaient de lire au défilé les étiquettes du 7107. Il les remit au travail :

" Allons les poilus. Les dix-sept wagons de queue à prendre pour finir le 4916. "

***

L'exaltation du zèle policier demandé aux chefs ne procurait aucune invention de leur esprit.

M. Qualin tenait aux hommes les discours prescrits par circulaires. M. Drüze, plus libre d'affecter son activité aux travaux urgents, menait cette besogne moins par-dessous la jambe. Son secrétaire M. Sellier sollicitait les propos, mais réduit à écouter les silences, signalait à l'inspecteur les gens qui se taisaient à son approche. Le personnel, masqué de méfiance, mettait les yeux à terre

au passage des chefs. La vieille tracasserie de l'errantisme infligé aux secrétaires de groupes trouva des résistances. Le conducteur du 5709 apporta le 28 août à onze heures du soir, la nouvelle que la gare du Maritime était en grève :

" Ils ont voulu déplacer le secrétaire du groupe. Il a refusé. On l'a révoqué. "

Au repos de deux heures du matin, Ledur eut une parole imprudente :

" Est-ce qu'on suit ? Un pour tous, tous pour un. "

Le mardi, chez Vermeulen, Gossens dit l'exactitude des choses :

" J'en reviens. Aux ateliers on avait mis du rhum dans les fontaines des lave-mains. La Compagnie voulait déclencher la grève. La tête seule aurait marché. Cinq cents révocations et tout était fini. J'ai dit aux camarades : pas de débandade. Nous devons partir tous ensemble sur l'ordre du Comité central. Ils sont rentrés. "

L'employé Delecambre donnait les nouvelles des bureaux :

" Si la Compagnie osait, elle rassemblerait le personnel sous les fenêtres du Service Central et jetterait de l'argent. On s'arracherait les cheveux et elle serait tranquille. Nous avons reçu des fiches d'augmentation pour les petits agents. "

Demasure venu boire demanda :

" Y en a-t-il une pour moi ? "

M. Cappel secrétaire du chef les distribua le lendemain dans le triage. Vercampt obtenait 50 francs. Ledur lui en fit honte :

" Tu montes à 1700 ; moi toujours 1650 avec six ans de service de plus. Qui as-tu léché ? "

Le syndiqué récent défendit son honneur :

" Je prends ce qu'on me donne. Chacun son pain. Mais je suis pas chien à changer de maître pour un os. Syndiqué je suis, syndiqué je reste. "

Sur les statistiques hebdomadaires du recrutement syndical M. Qualin déduisait les augmentés et inscrivait aux *Observations :*

" Les améliorations de traitement sont maintenant plus que suffisantes pour tenir le personnel dans la satisfaction. " Car il craignait que cette élévation des petites soldes ne réduisît la part des hauts gradés en fin d'année, et notamment la sienne. Appointé 4500, logé, chauffé, éclairé, il ne connaissait pas l'ordre de beaucoup de ses collègues, réguliers acheteurs d'obligations de la Compagnie, et propriétaires à quarante-cinq ans d'une maison pour leur retraite. Une receveuse aux billets de la gare aux voyageurs trouvait profit à sa dépense qu'il diminuait un peu en offrant à la dame les petits bénéfices : savon noir, charbon, pétrole, matériel de nettoyage dont il privait les bureaux voués à la crasse éternelle. Mais la receveuse voulait une toilette au moins égale à celle de M^me^ Qualin exigeante par ce raisonnement :

" Tu ne me priveras pas pour que tes grues profitent."

Réduit à garnir toujours un plateau après l'autre, le chef trouvait quelques ressources dans l'inscription sur la feuille de paie de deux équipes auxiliaires fictifs à 3 fr. 75 par jour. M. Smagghe accablé de dossiers pour retards dans les chargements, y répondait régulièrement par une demande de personnel supplémentaire.

M. Qualin donnait cette insistance à preuve de l'incapacité de M. Smagghe et concluait à la pénible nécessité d'embaucher six auxiliaires temporaires, dont deux à verser adroitement au service financier de Mademoiselle la receveuse, renfort nécessaire pendant la période des fêtes.

Il se rendait périodiquement au Service Central pour y rafraîchir le souvenir de sa figure et de ses intérêts.

Le lundi 15 septembre il put prendre le train 28 : arrivée à Paris 11 h. 17 du matin. Des affiches du Syndicat national ornaient les rues. Une grande image signée Grandjouan montrait le refoulement d'un matériel "sleeping" sur un accrocheur à 3 fr. 75 serré à mort entre deux tampons. Derrière les glaces des compartiments de luxe inscrites du chiffre des traitements: 20.000 à 150.000 francs, les dirigeants des Compagnies élevaient des mines dédaigneuses et des ventres de mange-trop sur les travailleurs efflanqués.

Ce violent symbole irrita M. Qualin, parvenu à un chiffre d'appointements auquel la propagande révolutionnaire ne pouvait plus profiter.

Une femme déjetée par un lourd paquet de confections, approuva d'un remuement de sa tête sans chapeau :

" C'est bien vrai. Au chemin de fer, ça paraît tout beau ; mais quand on y est, on déchante. Ma voisine de palier a son mari homme d'équipe. Il gagne moins qu'un ouvrier et il faut le nourrir deux fois, quand il est de veille: la nuit et le jour. "

A 1 h. 1/2, saluant le concierge en digestion dans sa loge de verre, M. Qualin monta l'escalier du Service Central, jusqu'au palier du premier étage, titré en majuscules: EXPLOITATION.

Une antichambre éclusait les visites devant les salons d'attente et les bureaux des chefs.

Un vieil huissier montra peu d'égards à M. Qualin qui lui remettait sa carte dans une inclination pareille à celle du dimanche devant le Saint-Sacrement :

" Ah ! vous voilà. Il y avait longtemps. "

Le chef absorbait dans sa politesse le choc perdu de ce mépris :

" Bonjour monsieur Mathieu. Vous allez bien ? Merci. Je voudrais voir M. le Sous-Directeur. "

Refusant le salon d'attente n° 52, il s'assit sur la banquette, contre l'entrée qu'on ne pouvait franchir sans lui marcher sur les pieds.

M. Mathieu mettait sous bande des circulaires jaunes : Services commerciaux ; blanches : Services administratifs.

M. Qualin revenait :

" Ah ! Ah ! des circulaires. Vous permettez ? "

Du bout de son index mouillé, il cueillit la feuille éminente sur chaque pile et se rassit pour picorer les mots essentiels :

SERVICES COMMERCIAUX.

Circulaire n° 292

" Admission dans les trains express, au même titre que les porteurs de billets directs, des voyageurs munis de plusieurs coupons de retour qui se font suite.

" Circulaire Série trains n° 392.

" Suppression de l'arrêt du train 4922 à Grosbourg. "

Puis il lut entièrement la méditation administrative sur le déraillement du 129 :

Circuraire n° 216. EXPLOITATION.

" Je crois devoir rappeler l'attention de tous sur la nécessité d'observer scrupuleusement toutes les prescrip-

tions du règlement en ce qui concerne notamment la protection des voies principales.

" Je compte que tous les agents et spécialement les chefs de gare et leurs suppléants, conservent constamment devant leurs yeux, comme le premier de leurs devoirs, celui d'assurer la scrupuleuse application de l'art. 11 du règlement des chefs de gare et, notamment, dans le cas où, contre leur volonté, une voie principale serait ou demeurerait engagée, moins de cinq minutes avant l'arrivée d'un train attendu sur la même voie, et moins de dix minutes si ce dernier a un retard connu, de détacher un homme pour aller aussi loin et aussi vite qu'il lui sera possible, à 800 ou 900 mètres de l'obstacle, faire au train attendu le signal d'arrêt à la main, défini par les articles 55 et 56 du règlement des signaux... "

M. Qualin savait dégager l'idée importante :

" Débrouillez-vous pour que rien n'arrive, "

masquée par la vase bureaucratique.

Au banc des huissiers, maintenant complet, une panoplie de cinq hommes à boutons d'argent avertissait de la majesté du lieu. Par-dessus leur métier de plieuse de journaux, ils surveillaient le long des murs d'antichambre, les banquettes à suppliants où s'asseyaient des femmes d'accidentés en instance de pension, des journalistes quêteurs de permis.

Au fond, l'entrée des hauts lieux portait sur plaques ovales :

" Secrétariat de l'Exploitation. "

" Direction. "

en lettres de couleur réglementaire : marron.

Deux heures. Les bureaucrates arrivaient achever leurs

six heures de service par jour. Habitants de banlieues à petite verdure, ils montraient un teint frais et le calme de gens contents de leur place. Tout le réseau enviait ces heureux, douillets l'hiver auprès des poêles où le charbon ne manquait jamais. M. Qualin avait souhaité, dans ses débuts à la Compagnie, faire sa carrière au Service Central, le pied sur du bon parquet, loin du choc des wagons et des fumées de machines.

Beaucoup d'agents montraient pareilles dispositions à bien s'asseoir. Les deux éternelles différences humaines sur quoi les vieilles religions triaient leurs hommes en contemplatifs et séculiers, se retrouvaient dans le service sédentaire et le service actif de cette grande administration. La répartition du travail s'y établissait plus sur les apostilles que sur les tempéraments. De vigoureux garçons obtenaient, par de hautes bienveillances, la faveur de vivre immobiles, et trouvaient dans un prompt abrutissement le châtiment de leur métier sans peine. M. Qualin les regardait, à sa manière, en dessous ; eux aussi savaient le regard oblique ; les habitudes administratives disposaient tous ces gens à travailler ensemble sans se regarder en face.

Une dame en grand deuil, introduite dans le salon n° 52, tendu du papier vert, se tint assise dans le cadre de la porte ouverte, et sa bottine pointue remua sur le tapis vert du parquet. La couleur officielle forçait l'apparence des crêpes spacieux.

Les sonneries d'appel aux huissiers indiquaient la reprise de l'activité cathédrale. Derrière les employés entrait l'état-major des attachés, ingénieurs. La grande élégance de leur mise ne s'accordait qu'avec un travail aisé. M. Templemars éclairait les couloirs du sourire de sa figure à fine barbe blonde. Son enquête remarquée sur le déraillement du 129 le créait favori.

M. Qualin châussa solidement son lorgnon, toussa derrière ses lèvres fermées et rectifia sa cravate. Depuis l'escalier venait la haute voix de M. Suma, accompagnant M. Defrennes, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, officier de la Légion d'honneur, Directeur de la Compagnie.

M. Templemars, affiché au mur, baissait brusquement la tête, comme pour la jeter par terre. D'autres attachés, inspecteurs, ingénieurs, reproduisaient le même mouvement de gymnastique capitale. Le banc des huissiers perdant son arrogance se levait.

M. Defrennes, aux soixante ans rajeunis de maigreur, portait sur un mince corps une figure claire aux yeux bleus munis du regard droit des hommes de forte volonté.

On s'étonnait de lui voir second le poussah bavard, à voix de châtré qui parlait autant que le grand chef vieilli avait la force du silence. Ce choix s'illustrait d'une explication malveillante :

M. Defrennes, premier de sa promotion à l'Ecole Polytechnique élevait un fils : Georges, porté à l'imitation de M. Jean Richepin, en commençant par la coiffure. Par tradition familiale le jeune homme dut renoncer à tant de grandeur et préparer Polytechnique. Il se consola par la découverte de sa vocation musicale. Ce descendant de mathématicien, privé de la force de parler net, pianotait.

M. Suma père, professeur à l'Ecole, sauva le Directeur de la Compagnie de l'humiliation de voir son fils exclu là où son nom demeurait éminent. M. Georges devenu Polytechnicien, resta incapable de plus rien faire, même de la musique, mais il signait "ingénieur". Il fut reçu "attaché" au Service Central, s'attacha à se reposer et y réussit.

Il affirmait adorer le métier et s'y trouver bien par la

philosophie des enfants de la balle : que si l'homme heureux est celui qui fait le métier qu'il aime ; l'homme très heureux est celui qui aime le métier de son père, qui était pour M. Georges le métier de papa.

Le mépris grandissant de l'ouvrier averti pour les jeunes gens ornementaux payés à faire bonne apparence, rendait considérable la dérision des agents du service actif envers ce chétif. Connaissant qu'on ne le prenait point au sérieux, son père l'ôtait des besognes nécessaires. On le chargeait de vagues promenades vers des enquêtes sans urgence.

Le réseau refusait au fils fainéant l'héritage du respect porté au père laborieux. Les hommes pâlissaient à l'idée de parler au chef affectueux et implacable qui savait sourire mais jamais dire oui après non.

Pour achever le petit jeu :

" Passe-moi ton fils, je te passerai mon fils."

M. Suma, père nourricier de M. Georges, fournit Raoul Suma adjoint à M. Defrennes puis Sous-Directeur.

M. Qualin, debout, les mollets comprimés à la banquette, plongeait la tête à droite, le regard des ses yeux tordus, passant entre le haut du lorgnon et le sourcil, pour voir la tête des chefs.

Derrière eux il redemandait aux huissiers :

" Vous ne m'oubliez pas ? "

Tous ensemble le rassurèrent :

" Oh ! non ! "

Sa carte, au-dessus des papiers de service, passait aux mains soigneuses de M. Mathieu, la porte du haut lieu.

M. Qualin s'inclinait à saluer M. Georges Defrennes. Les lèvres de l'attaché bougèrent lentement :

" Vous travaillez bien au triage... Un déraillement de rapide... Douze morts et trente-neuf blessés..."

M. Qualin, le front haut contre cette appréciation molle, donnait fermement une réplique courtoise :

" Monsieur l'ingénieur, la gare a été mise hors de cause par le contrôle. La Traction est seule responsable. Notre service..."

L'attaché mit longtemps à sourire. Les traits lourds à remuer de cet homme né fatigué aimaient leur pli. Il flatta du bout des doigts l'épaule de M. Qualin :

" Nous n'ignorons pas que votre service est bien fait. Vous avez très bon esprit... "

Et il reprit sa marche lente vers le bureau tiède à sa peau mince.

M. Qualin, appelé, passa la porte de cuir. Dans sa boîte à papiers aux parois vertes, M. Suma, assis devant un modèle n° 1 des bureaux règlementaires, chêne ciré, n'arrêtait pas de signer les pièces qu'il prenait en pile à sa gauche et remettait en pile à sa droite. M. Qualin mena le penchement de son corps, jusqu'au refus d'équilibre. Il ne pouvait pas plus sans risquer de poser le ventre au tapis. Il parla vite :

" Monsieur le Directeur, je me suis permis de venir solliciter votre bienveillance pour les propositions de fin d'année. Le service est dur... "

Effrayé par le silence surprenant de M. Suma, M. Qualin changeait d'idée :

" Monsieur le Directeur, l'éducation des agents au point de vue de la sécurité, est mon plus grand souci. Je leur montre la nécessité d'observer scrupuleusement toutes les prescriptions du règlement. Je conserve constamment devant les yeux, comme le premier de mes devoirs, celui d'assurer la scrupuleuse application de l'art. 11... "

M. Suma sans ralentir sa plume l'approuvait à voix aiguë :

« C'est très bien. Vous rencontrez ma pensée... »

M. Qualin s'humiliait davantage :

« Recevoir votre approbation, monsieur le Directeur est la meilleure récompense. Je fais de mes agents de bons serviteurs ; le zèle et la loyauté... »

Le réseau se précipitait en deux clientèles : les anciens voués au vieux chef et les jeunes intrigants, courtisans du successeur possible.

M. Suma aimait les trembleurs. L'aisance devant lui du personnel troublé par M. Defrennes l'indisposait.

Les très habiles affirmaient que pour trouver son estime, il fallait « faire dans sa culotte ».

M. Qualin en connut la preuve : M. Suma levé pour lui marquer sa bienveillance gonflait sa forte poitrine devant la tête inclinée du petit gros homme content de soi :

« M. le Directeur serait heureux d'avoir votre affirmation sur le bon esprit du personnel. »

Avancés de trois pas, ils furent par la porte intime, dans le bureau de M. Defrennes, à quatre fenêtres claires sur Paris bruyant.

M. Suma fifrait toujours :

« Monsieur le Directeur, M. le chef de gare du triage se porte garant de l'excellent esprit du personnel de sa région. »

M. Qualin, invité, s'assit, incapable de longs discours. L'homme aux yeux de lumière regardait droit et parlait ferme :

« Monsieur Qualin, un chef de gare doit connaître quelles parties du règlement ne sont que des indications fournies à l'initiative et quelles parties, comme l'art. 11, doivent s'exécuter à la lettre. Là, obéissez, comme un mort à ses porteurs. »

Le désespoir donnait à M. Qualin, pâli, la force d'essayer de parler :

" Monsieur le Directeur, le train 129... "

M. Defrennes, aimable et inflexible sectionna son interruption :

" C'est du passé. Retenez mes paroles. Il n'y a point de dosage de la sécurité. Il faut qu'à tous moments, elle soit toute, par votre docilité brute. Consacrez aux autres parties du service des moyens de votre philosophie. "

Sur le silence du Directeur, M. Suma donna sa parole aiguë :

" M. le Directeur ne vous adresse, monsieur Qualin, aucune critique directe. M. le Directeur vous rappelle les règles essentielles de la sécurité de la circulation... "

M. Defrennes franchit ce verbiage :

" Quelle est l'influence des récentes augmentations dans votre gare ? "

Réduit par cette netteté contagieuse, M. Qualin raréfiait les mots :

" Les jeunes ont compris qu'ils avaient tout à gagner en remplissant fidèlement leur devoir envers la Compagnie. Le personnel considère la grève comme un crime... "

Le Directeur trancha encore :

" C'est du journalisme. Ne parlez jamais de grève. Vous y pensez plus que vos hommes. Otez cette chimère de votre esprit. Faites-nous des agents dociles. Eloignez-les des hommes politiques. Qu'un député prétende intervenir au nom de notre personnel, je l'enverrai promener. Et j'enverrai aussi promener le ministre. Décidez les agents qui ont une réclamation à formuler à venir me la dire. Les portes sont ouvertes. Nous recevons tous nos collaborateurs. Au revoir, monsieur Qualin... "

Le chef de gare, sorti à reculons, comme s'il avait un œil au derrière, s'inclina dans le couloir devant les ingénieurs, attachés, mais donna un salut plus entier, le

nez sur le premier bouton de sa redingote, à M. Givors, Chef du Personnel, prédécesseur de M. Ipp à l'inspection principale du triage.

La brusquerie de ce terrificateur, grand prêtre de la religion de l'exemple, ne plaisait plus. La récente méthode administrative puisait à la philosophie de M. Suma : " Dupez beaucoup, frappez peu. " M. Givors devait en venir pour son commandement à la même devise que pour sa propreté " Rien de trop. "

Un semis de pellicules ornait le rabat de son col au pli confit de crasse.

M. Qualin s'appliquait à l'apparence de l'émotion du souvenir :

" Je suis venu, monsieur le Chef du Personnel, vous dire bonjour et vous prier de bien vouloir ne pas m'oublier. Vous êtes au courant de mon service. J'ai eu l'honneur d'être longtemps sous vos ordres. Je n'ai toujours que 4500 après dix-huit ans de carrière. "

L'autoritaire à la peau sale, rouge d'engueulade contenue, lui donnait rudement des éloges :

" Tranquillisez-vous donc, imbécile. Vous êtes très bien noté... Bon esprit... Vous n'êtes pas de ceux qu'on oublie. "

Cette contrainte donnait à M. le Chef du Personnel l'attitude de la suffocation. Accordant sa violence naturelle et les recommandations de M. Defrennes, il donna une poignée de main aussi brusque qu'un coup de poing, et troubla dans un bougonnement l'exactitude de la continuation des éloges ou du recommencement des injures. Ravi de cette manière nouvelle, M. Qualin lâchait de la joie dans un ronron de gratitude où commençait l'air d'une chanson cochonne qu'il acheva en descendant les escaliers et alla droit vers la demeure de M. Gaston.

Mouveaux son protecteur par la recommandation de Monseigneur Dercy.

Ce membre du Conseil d'administration, un peu mieux logé que le surveillant Piérache dans la tour symétrique à la pissotière de la gare aux voyageurs, habitait un hôtel à grille forgée, avenue des Champs-Elysées. Mécontent de cette maison de ville, il ne s'y tenait que quatre mois sur douze et non les années entières comme Piérache chez lui.

M. Qualin couvrit de la largeur de son pouce le gros bouton de cuivre et contre le portillon à l'ouverture imminente, acheva de préparer des paroles fermes. Après la sonnerie grave, le pêne joua avec une douceur huilée. Au pied de l'escalier à tapis de laine, un Hercule de bronze, gardé de palmes vertes, reposait ses mains sur une massue noueuse. M. Qualin ôta son chapeau, non par consentement à saluer la statue ,indicatrice de grande fortune mais cependant pour céder au respect imposé sur lui par le regard de ces choses luxueuses : les tapisseries des murs, les plantes captives dans les céramiques, le grand lustre suspendu à grosse chaîne dorée.

Un valet au gilet rayé posait à la porte des appartements sa figure d'une immobilité de cadavre. M. Gaston-Mouveaux tenait ses doigts au frais sur une table mosaïquée d'agate. Il serra la main du chef de gare avec une bienveillance où l'œuvre de politesse semblait la marque d'un dévouement. Ce vieillard de grande taille ne paraissait point étranger parmi les choses magnifiques. Un christ d'ivoire pendait au mur sur croix d'ébène, le même Dieu des malheureux dont l'effigie en zinc au corps de garde du triage voyait les hommes de nuit manger du gros pain et presque de la viande. Le buste dynastique de M. Aimé Mouveaux luisait en bronze sur un fût de phorphyre

rouge. Cet homme de grande réputation financière avait longtemps vécu avec du beau marbre sur ses cheminées et en portait maintenant une colline magnifique sur son ventre au Père-Lachaise où il pourrissait en triple cercueil.

M. Gaston-Mouveaux voulait une réputation de philantrope et qu'on dise de lui :

" Il s'intéresse aux questions sociales. "

Les visites craintives de ses protégés, nombreux sur le réseau, lui donnaient la preuve de son utilité.

Assis sur l'or d'une chaise cannée, M. Qualin commençait sa ruse :

" Monsieur l'Administrateur je n'ai pas voulu quitter Paris sans vous présenter mes hommages. Ces messieurs m'y ont appelé pour élucider le déraillement du train 129. Ma gare a été mise entièrement hors de cause. "

A voix posée et gravement sonore, M. Gaston-Mouveaux le rassurait :

" C'est une affaire finie, qui nous coûte beaucoup d'argent. On nous a lu au Conseil d'administration les mesures prises... "

Sa calme figure aux joues pleines s'ombra d'un peu de sévérité :

" On ne fait jamais trop attention à la sécurité. Le personnel ne sait pas les ennuis que cela nous crée... "

M. Qualin sautait sur cette chance :

" Oh ! nous faisons tout pour éviter... Nous savons que la sécurité à tous moments doit être toute, par l'application rigoureuse des prescriptions qui s'adressent à notre obéissance mécanique. Nous réservons notre philosophie pour les autres parties du service. "

M. Gaston-Mouveaux fit des réserves :

" Quelle philosophie ?... je ne vois pas bien votre idée. Mais enfin il faut avoir, au chemin de fer, surtout l'esprit

docile. Nos ingénieurs apportent aux instructions qu'ils donnent un soin, une netteté ! Lisez bien. Suivez bien. Faites exactement ce qu'on vous dit. Obéissez, Obéissez."

M. Qualin, cessant d'offrir à M. l'Administrateur le fin du métier, se tint à des idées moins fatigantes :

" L'obéissance est le premier des devoirs. Je m'applique à le faire comprendre au personnel. Nous sommes tous de bons serviteurs ; certains d'avoir la récompense de notre travail. Après dix-huit ans de carrière, j'arrive à 4500 francs. Certes je ne me plains pas... "

M. Gaston-Mouveaux donnant leur plus large ouverture à ses paupières épaisses, agrandissait ses yeux de bon chien gras et sa main droite levée préparait un geste épiscopal. Il prêcha :

" Oui, oui. Nous ne doutons pas de la fidélité de notre personnel. La prétendue agitation se limite à quelques révolutionnaires de Paris. Il est désespérant de constater que des individus se déclarent prêts à agir en révolutionnaires et que le gouvernement les laisse libres. Si parmi les serviteurs de ma maison se trouvait un homme qui s'affirma résolu à y porter le feu, le chasser serait mon devoir de chef de la société familiale, comme c'est le devoir de l'État d'éloigner de la société civile tous ceux de qui l'intention est de la détruire. Je vous parle ici en pur libéral. L'Etat doit à tous les citoyens la sécurité pour le libre exercice du commerce et de l'industrie. Nous assistons à une attaque insensée des éléments antisociaux envers les Compagnies de chemins de fer qui assurent un service public, et l'Etat n'intervient pas contre cette agitation. Tout au plus se prépare-t-il à en interdire les effets, comme si la préparation d'un crime contre le public n'était pas répréhensible au même titre que le crime lui-même.

" Dans une société vraiment digne de ce nom et soucieuse de son progrès, une Confédération générale du Travail, organisatrice de complots contre la paix sociale ne devrait pas subsister, non plus qu'aucun syndicat révolutionnaire ? Cette loi de 1884 est une folie. En interdire l'usage pour les fonctionnaires des chemins de fer est d'utilité publique. "

M. Qualin connaissait cette habitude du grand philantrope de se faire le bec sur la patience des visiteurs. Il devait y aider par l'apparence de subir des révélations, ce qui ne lui coûtait que de hausser les sourcils et d'ouvrir la bouche.

M. Gaston-Mouveaux élevait les deux mains pour la proclamation d'une vérité rare :

" Nous avons cependant, à la Présidence du Conseil, un vrai chef de gouvernement : M. Aristide Briand. On fait à cet honnête homme grief de sa sincérité. Combien peu oseraient, avec cette droiture, reconnaître leurs erreurs. Les premiers siècles du christianisme sont pleins de ces éclatantes conversions. Et Mirabeau aussi était repris de justice. Mais M. Briand n'ose pas tout ce qu'il sait nécessaire. Parce qu'il doit se ménager la durée. C'est là le malheur de faire dépendre du suffrage la direction de l'Etat. Si M. Aristide Briand consentait à subir la fatale impopularité, son règne serait bref, sans doute, mais la France libre pour deux générations des maux qui la convulsent.

" Il semble qu'il y ait, dans tous les domaines, une coalition contre le progès. On en est revenu à creuser des canaux. Le moyen de locomotion le plus lent, le plus barbare, le plus primitif, paralysé l'hiver par la gelée, l'été par les inondations. Alors que l'industrie accrue a besoin de transports de plus en plus

rapides, on favorise la péniche. L'établissement du canal du Nord jette la dérision sur notre époque. Et l'on songe maintenant à Paris port de mer. Une idée d'enfant ou de fou.

" Mais c'est l'élimination des canaux qu'il faut poursuivre et la multiplication des voies ferrées. Nous sommes à une époque de vitesse. "

M. Qualin s'inclinait, souriait, s'inclinait, et sa conscience grimaçait d'angoisse à se demander comment il parviendrait à parler des propositions de fin d'année. Il n'y parvint pas.

M. Gaston-Mouveaux, arrêtant sa démonstration de la politique libérale et du progrès des transports lui serrait la main et le remerciait de sa visite.

Le chef de gare sourit au valet de chambre, encore au concierge et, dans les larges allées élyséennes où passaient des gens d'heureuse apparence, il reprit le libre usage de sa figure qui devint furieuse :

" Vieux gâteux ! Diminuer les canaux, ce serait du propre. Quand ils gèlent, le réseau crève de wagons. Je voudrais bien qu'il soit nommé chef de gare à ce moment là, M. Gaston-Mouveaux. Il verrait s'ils sont volés les 500 francs d'augmentation dont je n'ai pas pu lui parler. Encore un qui trouve qu'on a trop de tranquillité. "

La même affiche que le matin sur la tôle cintrée d'une vespasienne lui parut aimable :

" Ils n'ont pas tort les révolutionnaires. Quand ils n'arriveraient qu'à l'embêter autant que je le suis, ce serait justice. "

A s'entendre appeler : " Marteau ! " par un boucher à la calme insolence, il sut que son agitation donnait à rire.

Son esprit lassé ne tenait plus la force de refuser la lecture des numéros de fiacre. Il comptait ses pas, les bers

de gaz. Sorti de son métier et des ruses nécessaires à son existence, il tombait dans l'abrutissement.

Il fit route à pied jusqu'au boulevard Sébastopol où les prostituées sans chapeau, maillotées d'étoffes voyantes cinglaient de regards obliques les figures des passants. Les bureaux du Service Central venaient de fermer. M. Qualin le sut à trouver l'exemple de M. Givors, vaseux, coiffé à ras d'oreille d'un chapeau nourri de crasse. M. le Chef du Personnel, libre enfin de toutes instructions contraires à son tempérament, le contentait par la fréquentation des paires de cuisses à trois francs dans les chambres à vingt sous où l'invitait une bienveillance : "Tu montes, chéri ?" toute à fait contraire à ses habitudes de conversation.

***

Des affiches posées dans le quartier des rails annoncèrent pour le dimanche 18 septembre une manifestation. La rue du Chemin-de-Fer fut pleine à trois heures d'agents libres de service et d'ouvriers d'ateliers. Les pancartes blanches parlaient sur la foule :

" Nous voulons 5 francs par jour. "
" Le repos hebdomadaire. "
" La rétroactivité des retraites. "

Ils partirent sans chant, disciplinés et nets dans leurs meilleurs habits. Des petites maisons du faubourg, des hommes sortaient grandir l'armée en marche au pas de promenade vers l'entrée Nord des remparts.

Les commerçants, assurés à leur attitude que les affaires ne souffriraient pas, soutenaient la revendication de ces paisibles :

" Ils ont raison. La Compagnie se fiche d'eux comme

de nous. Nous n'avons pas encore le rapide de huit heures pour Paris promis depuis deux ans... "

Bachy voulut quitter le cortège :

" C'est pas dans mon goût de faire le pantin derrière un pancarte pour apitoyer le public. Si nous avons le droit, ça n'y ajoute rien. L'opinion des bourgeois, j'en veux pas pour semelles à mes souliers.

Sipre le blâmait :

" Tu ne seras jamais qu'un rouspéteur.

Vous autres, révolutionnaires, vous courez sur le syndicat comme les puces sur un homme. Il faut tenir ses mains à se gratter de vos piqûres au lieu de travailler. Faut s'aider de tout. C'est toi qui l'as dit. Si nous ne sortons pas, on nous tiendra pour peureux. De nous montrer en force aujourd'hui, ça donnera des syndiqués nouveaux la semaine prochaine. Le groupe de Paris qui manifeste a fait mille adhésions en dix jours. "

Bachy baissa la voix sous le bruit du piétinement de la foule.

" Des syndiqués, non des syndicalistes. Ils viennent parce qu'ils sentent qu'on va décrocher la pièce de cent sous. Aux chiens de cirque, on fait tout faire avec un morceau de sucre sur le nez. Ces camarades-là cotiseraient aussi bien à l'Union catholique si le curé revendiquait la *thune*. Mais combien parmi eux mettront de leur poche et de leur peau pour l'idée syndicale. Il n'y a que ceux-là qui comptent et ils n'ont pas attendu la semaine dernière pour adhérer. "

La sagesse de Sipre termina ce débat du pessimiste :

" Tu en veux trop ! "

Le cortège s'effila sous la porte Sud des fortifications. Les vieux peupliers nourris à la boue des fossés regardaient par-dessus les murailles herbeuses la ville d'où la

foule serrée sortait lentement pour se détendre dans le chemin plus large. Un crépuscule à feux de forge rappelait au travail les alternants privés du sommeil de jour par l'ordre syndical de se trouver debout à trois heures. Les ouvriers d'ateliers, libres la nuit, allaient vers la bière.

Chez Vermeulen, Gossens disait son inquiétude :

" On s'impatiente trop. Voilà deux fois que des groupes isolés s'emballent. Il nous faut encore un an pour nous organiser. "

Il acheva dehors son idée pour Drumez et Bachy :

" Une demi douzaine de Parisiens gâtent tout. Ils m'envoient de leur propre initiative, leur plan de sabotage. Il faut être fou ou policier pour faire promener un papier pareil. C'est un chèque pour mille coups de fusil payables aux porteurs. "

Bachy invitait à entrer chez lui où ils s'assirent dans la cuisine. L'égouttement du robinet à la pierre d'évier donnait deux notes claires sur la même cadence que la pendule. Bachy lisait le plan des Parisiens :

" Détèlement des aiguilles de bifurcation et calage des signaux à l'arrêt.

" Obstruction des voies d'entrée et de sortie des machines dans les dépôts.

" Démontage des injecteurs de locomotive.

" Enlèvement ou sectionnement des boyaux Westinghouse du matériel à voyageurs.

. . . . . .

" On confiera ce travail aux camarades les plus sérieux, en écartant soigneusement les soiffeurs.

" Les camarades devront se préparer par l'étude des endroits où ils devront agir, pour que leur travail se fasse sans chercher. Ils réfléchiront bien d'avance à leur affaire."

« Il n'y a que les forts, dit Gossens, qui aient intérêt à se servir de la violence. Une minorité révolutionnaire doit toujours espérer la stupidité ou la pitié de la Société qu'elle combat. Tant qu'on n'est pas sûr que la Société n'a plus la force d'abaisser les fusils, il faut leur ôter la raison de partir. Méfions-nous. Le sabotage est enclenché sur les gâchettes. Demande à ceux qui nous envoient ces papiers-là s'ils ont réfléchi à leur affaire, comme ils disent, pour le jour ou le guidon des Lebel viserait leur figure. Ils foutraient le camp. Il n'y aurait pas autre chose à faire. Ils ne sont pas les seuls à souhaiter bêtement la grève violente. Les Compagnies, intelligemment, paieraient pour l'avoir. Le personnel serait dressé pour trente ans. »

* * *

Dans le service passaient les circulaires organisatrices du trafic d'hiver terminées par la formule célèbre :

« Faites un effort. »

Des messieurs, sortis des bureaux, commençaient de courir partout. Ce moment, proche des augmentations de fin d'année était profitable à leur activité, plus que les autres mois qu'ils passaient assis. La preuve de leur valeur se faisait par le nombre d'irrégularités inventées aux gares, notamment sur le stationnement du matériel, car les chambres de commerce se plaignaient du manque de wagons.

Le samedi 8 octobre, ils furent au triage six qui se volaient les numéros des wagons en retard. Le personnel devait ralentir les manœuvres pour leur laisser vérifier les étiquettes.

Prugeois leur trouva une autre occupation :

" Qu'ils fassent les garde-freins. Il en manque. Dans les guérites ils seront bien."

Puis il avoua son grand désir :

" Et ils nous foutront la paix."

A l'heure de midi, les inspecteurs cessaient leur bourdonnement sur les hommes et venaient aux assiettes du buffet de la gare aux voyageurs dont la carte chiffrée se réduisait pour eux de 33 %. Ils n'aimaient point fréquenter les stations perdues des pays à mauvaises auberges.

Ce samedi, ils quittèrent table à 1 h.24 pour prendre à 27 le train 30 et satisfaire avec leur habitude du dimanche en famille le zèle d'accourir, à la nouvelle que les cokeriers du dépôt de Paris faisaient grève. Le 5e génie ravitaillait les tenders.

On donnait peu d'attention à cet incident qui occupa la conversation dominicale de M. Qualin dont l'habit gardait l'odeur de l'encens de l'Elévation et de M. Drûze content de son idée :

" Ceux qui gagnaient 4 francs en demandent 5. On les leur donne. Aussitôt ceux qui touchaient 5 réclament 6. Toute catégorie de personnel augmentée crée une catégorie d'envieux. Si la Traction n'avait satisfait personne, tous ses ouvriers de dépôt seraient en ce moment au travail. Ils comparent non plus leurs salaires, mais leurs augmentations, et veulent que la différence demeure. L'égalité leur semble une injustice. Si la traction avait haussé les salaires au choix et par tête comme nous pour les fourgonniers, elle créait le zèle d'oubliés avides mais disséminés.

" Il faut donner le plus tard qu'on peut, le moins possible, et aux individus, non aux catégories.

" La réclamation est un phénomène chronique. La satisfaction ne le détruit pas. 5 francs aujourd'hui, c'est

6 francs demain. Le refus seul établit la stabilité sans laquelle il n'y a pas d'industrie possible.

" Cette agitation de cokeries est du même ordre que celle pour les retraites. La réclamation des inscrits aux régimes 91 et 96 s'est basée sur le nouveau régime 1909. L'amélioration consentie ameute le personnel.

" Et par un méfait de la solidarité les satisfaits aident les réclamants."

* * *

Le mardi à 1 heure du matin, le fourgonnier de tête du 5701 donna la première affirmation :

" Ça y est. On aura l'ordre dans la matinée."

Ledur prit le prétexte d'un garde-frein manquant pour venir au corps de garde. Sous la lanterne éteinte, Sipre baissait la voix dans la nuit complice :

" Le mécanicien du 389 a arrêté son train à Herlies. Il n'a pas voulu aller plus loin que son dépôt. Il devait porter l'ordre."

Les ambulants de repos partaient vers la gare aux voyageurs se renseigner aux agents du dernier train de Paris. Ledur, revenu aux manœuvres, affirmait :

" Ça se décroche. La cheminée en bas."

On l'avait dit trop souvent pour que les hommes y croient vite ; cependant, enfiévrés ils en continuaient le travail avec une activité plus grande. Ledur, après le signal à cor, excitait à cri le mécanicien dont le sommeil liait les bras. Il se calma par la venue surprenante de M. Drüze qui posa sa petite lanterne au premier croisement et compta les hommes à leur poste sur le faisceau d'aiguilles. M. Qualin arrivait, mal réveillé, les yeux minimes portant besace. Les chefs montèrent au côté Sud. Les

manœuvriers, par la privation de sommeil des autorités, ne doutaient plus.

" Il faut que ça aille mal, dit Buriet, pour qu'ils se soient découchés. "

A 1 h. 1/2 du matin monta le premier cri de guerre :

" La grève ! "

vers la cabine III.

Une adhésion vint des rotondes :

" Vive la grève ! "

Les sifflets des machines continuaient de demander les voies. Le bruit habituel durait dans le triage actif. A deux heures, M. Hénocq fit sa route vers l'estaminet entre les monticules de poussier emmurés de briquettes. La locomotive du 5060 tournait sur le premier pont. Chez Vermeulen, des hommes tenaient toute la salle à la porte gardée. Un groupe debout sous la lumière centrale se tut à l'entrée du sous-chef. Le triageur demanda :

" Mes trains vont-ils pouvoir partir ? "

Un mécanicien aux bleus propres l'irrita d'une insolente réponse :

" On vous envoie le demander ? "

Hénocq avança vers l'homme :

" J'ai une tête à faire ce métier-là ? "

Bachy calma le sous-chef :

" Le camarade ne vous connaît pas. Il n'est pas d'ici. Voilà ce qu'il vous faut savoir : chaque mécanicien va rentrer à son dépôt et mener un train jusque-là. Le dépôt du triage ne part plus. Quels horaires voulez-vous ?

— Le 4906 ; 5064 ; 5066.

— Le 4906 part. Le 5064. Qui est-ce qui fait ce train-là ?

Le renseignement vint du fond de la salle :

" Le dépôt d'Ornaing.

— Il part. Le 5066 aussi. Vous avez de la chance. "

M. Hénocq notait. Defretin l'inquiéta :

" On vous donne les personnels marchandises à rapatrier ; mais le dépôt peut les désaffecter pour les verser aux voyageurs de même direction. "

Bachy choisissait les annonceurs de la déclaration de grève. Gossens barra la sortie :

" L'ordre n'est pas arrivé. Le Comité central doit parler. Il faut attendre. "

Bachy s'entêtait, fier que la Traction menât le mouvement :

" Le dépôt de Paris ne part plus depuis minuit. "

Leur dispute ne put grandir. Un chauffeur entra dire que les agents de la sûreté tenaient la rue. Puis le pas régulier des militaires tomba sur le pavé boueux.

Bachy triompha :

" Le voilà, l'ordre de grève. "

Les fantassins du 43e de ligne entraient au dépôt, guidés par M. Evrard. Le spectacle des factionnaires postés contre la palissade apprenait la nouvelle aux gens réveillés.

M. Hénocq évitant la porte gardée fila vers l'accès établi en marches de terre par les aiguilleurs derrière la cabine II. Des patrouilles s'entendaient de loin, au pas rompu des marches en campagne. Les hommes de la traction pressaient à la grève et dans la nuit privée d'astres accomplissaient leur sévère volonté. Ils secouaient aux maisons endormies les clochettes de fer. Un homme à la fenêtre toussa :

" Qué nouvelles ? "

Hénocq entendit la réponse tranquille :

" On ne part plus. Tous à six heures à la permanence, chez Vermeulen. "

Des combatifs s'offraient :

" J'arrive ! "

Et rejoignaient à la course la patrouille.

Beaucoup de lumières s'allumaient, pour diminuer la peur facile des femmes et des enfants. Devant la porte des comptables du dépôt, un factionnaire patientait mais dix hommes du rail posaient déjà comme à toutes les issues l'exemple de leur abstention.

Ils offrirent au soldat de leur café :

" Avale vite, camarade. C'est pour toi aussi qu'on travaille. On est tous ouvriers. "

M. Drüze accueillit Hénocq sans acrimonie :

" Vous voilà. Vous êtes préposé à la surveillance de la cabine I... "

Ces ordres inaccoutumés dont on ne donnait point les raisons indiquaient seuls la nouvelle inquiétude du service où rien encore ne craquait.

Après la série de 4 heures, Hénocq prit son poste de vigilance. L'aiguilleur Mathon astiquait doucement les manettes. Brisant l'embarras de ses mains à caresser l'acier, la gêne de son esprit ne savait aucun refuge. Il ne regardait pas Hénocq en face.

Le sous-chef décrochait le récepteur :

" Allô ? Bureau central ? Rien du 7107 ? Dépêche du dépôt ? Passez ! "

. . . . . .

" Ça, non ! Donnez-moi le dépôt. "

Il dut attaquer longtemps ; enfin il eut M. Evrard à l'autre bout du fil :

" Vous me supprimez la machine du 5066. Mon train est formé. Il faut qu'il parte. Il peut partir.

. . . . . .

— Comment je sais ça ? "

. . . . . .

Il dut répondre :

" Mange ! "

M. Qualin donnait à Prugeois des indications urgentes :

" Il faut supprimer le 5066 et le 4908. Ils partiront plus tard comme P. B. et 4914. Il y a un trouble dans les roulements. Mais nous allons avoir des machines. C'est certain. "

Il feignit s'éloigner mais se retourna brusquement vers les hommes. Tous regardaient à terre.

Les manœuvriers attendaient la décision de Prugeois qui déplaçait sur le ballast la projection rouge de sa lanterne. Se soustraire au métier difficile incommodait leur bravoure. Le rail les tenait. En eux recommençait la frénésie de l'impossible : laisser un chantier net.

La série des voyageurs de six heures s'entama par quinze minutes de retard au 1202, qui s'amortirent sur le 320, emmené à l'heure : 6 h. 23, par une grande Compound 3609 au lieu de la machine prévue, type E. Dans le sens de l'arrivée des horaires manquaient. Aucune dépêche ne rectifiait le service. Deux marchandises arrivèrent devant leur place prise par les trains non partis. On tronçonna leur refoulement sur cinq voies.

Du bouquet de trains de banlieue, deux seulement passèrent, à vingt ouvriers par compartiments. Dans le plein jour, les lampes des signaux brûlaient encore.

M. Legendre commençait à voix robuste des imprécations contre les grévistes. Il voulait du dépôt une réponse ferme à sa demande téléphonique de quels marchandises auraient remorque, mais n'obtenant que :

" Je ne sais pas. Si des hommes se présentent on vous enverra des machines. "

Il continuait à sonner, exigeant pour se mettre à couvert, un avis net de suppression. Il eut :

" Allo. Toujours Monsieur le chef de gare. Vous ne pouvez pas supprimer vos trains de marchandises ?

— Non.

— Votre personnel n'est donc pas en grève ?

— Non.

— Vous dites toujours non. Vous ne vous marierez jamais. "

M. Legendre hurlait :

" Je n'ai pas de temps de blaguer. "

La voix aimable approuvait :

" Vous avez raison Monsieur le chef de gare. Ici on ne rigole pas. Les horaires ont la colique. Il se tortillent. Quel mastic !... Si vous trouvez mon petit couteau par là... C'est pour me faire les ongles... Ce matin j'ai le temps. "

Le sous-chef raccrocha le récepteur. L'inutilité de sa fureur lui apparaissait enfin.

Les équipes du jour arrivèrent entières. Cordier se justifiait de venir :

" Il n'y a rien de décidé. Les ateliers rentrent. "

M. Qualin, actif dans sa gare munie de baïonnettes, se consolait de voir grandir l'encombrement, par la gloire de maintenir son personnel complet.

Les machines triaient des wagons couverts pour le logement de la troupe.

M. Drüze avertit à 9 heures de la suppression des expéditions marchandises et repartit pour la gare aux voyageurs où, aux gens empressés à savoir si les convois rouleraient, se mêlaient le grand nombre des curieux entrés malgré les gendarmes incapables de contrôler l'affirmation :

" Je vais prendre mon train ".

Une pancarte indicatrice donna le départ du 1512 pour Grosbourg à 8 heures, sur le quai 4. A 8 h. 20, le dépôt annonça forfait pour la machine. Il fallut crier :

" Voyageurs direction Grosbourg sur le 9e quai. "

où se trouvait un matériel de banlieue, attelé, dont on fit descendre les partants. La bonne volonté du public s'usait dans ces quadrilles. Beaucoup de gens renonçaient au voyage. Un industriel notable, membre de la Chambre de commerce voulait savoir s'il pourrait partir pour Paris à 1 h. 27. Outré des sincères : " je ne sais pas, " il trouvait enfin à M. Laroze l'apaisant catégorisme :

" Certainement, Monsieur. Il y a quelques retards, mais le service est assuré, dans toutes les directions. "

M. Laroze savait qu'on ne déliait l'étreinte du public que par affirmation franche. Il donnait des assurances incontrôlables :

" Le train pour Nancy ? A 39, Madame, " heure inscrite entre midi 39 et minuit 39. Les gens complétaient automatiquement par la première heure 39 ou celle de leur habitude. Devant les mises en demeure de réalisations immédiates, M. Laroze savait prendre un "*Passage interdit au Public.*"

Moins intelligent, M. Grosme osait consciencieusement dire :

" On ne peut rien affirmer. On affichera, " et perdait l'estime du public haïsseur du doute.

Important par sa douillette à col d'astrakan, il marchait à pas d'ours, mais compensait cette allure sans noblesse par le dédain visible sur sa figure à lorgnon d'or. Il avait l'air de vouloir cracher sur tout le monde, ce qui lui aurait été facile, par sa haute taille.

Le plan prévu de garde des voies exécuté, les dirigeants liés au téléphone appelaient de l'un à l'autre. Incapables

de pénétrer l'intention du personnel, les esprits dominateurs cherchaient le repos de savoir les faits :

" Allô. Rien de nouveau ? "

M. Ipp tenait conférence avec le capitaine de gendarmerie, un commandant du 43e de ligne, le commissaire de police et le secrétaire général de la Préfecture. Il rassurait ces personnages :

" C'est un mouvement de la Traction. Avant vingt-quatre heures, les dépôts seront organisés pour rouler avec les ressources de personnel qui leur reste. Ça se réduira à une suppression de trains marchandises. "

***

En face des quatre rotondes aux fumées éclaircies, Bachy debout depuis minuit, éteignait un à un les feux des machines. A 6 heures du matin Gossens donna aux ouvriers d'ateliers, avides de son commandement net, le conseil de patience :

" Rentrez. Il n'y a pas d'ordre syndical. Nous verrons en réunion ce soir ce qu'on doit faire. "

Bachy se ruait à le décider :

" Les trains de Paris n'arrivent plus. Et tu ne veux pas te remuer !

— Rien sans mandat. "

Alors le mécanicien l'outragea :

" Voilà deux ans que tu offres ta démission, par frousse. Tu entendais le craquement et tu voulais te trouver loin quand ça tomberait. Tu ne te gareras pas. Tu penses trop à ta peau. Nous serons sacrifiés, c'est joué. Mais nous avons dit de marcher. Nous ne sommes pas des Jean-foutre. Marchons. "

D'une tranquillité de barre de fer, Gossens attendait la fin de sa fureur pour parler lentement :

" J'ai ma discipline. J'obéis au Syndicat. Les révolutionnaires professionnels ne me feront pas faire de la révolution sociale sur le dos des cheminots. Je suis mandaté par ma corporation. "

Les ouvriers réduits par Gossens, rentrèrent subir dans les ateliers au complet la bonne parole des ingénieurs :

" Songez à vos femmes, à vos enfants. Un coup de tête vous coûterait cher. "

La jalousie de se voir dépasser par la Traction, déjà en tête, travaillait cependant les syndiqués.

A neuf heures du matin, une auto dont la trompe commandait la route, écarta de son allure les policiers et les soldats. Trois Parisiens donnaient en paroles raccourcies des indications d'accostage :

" Coupe. Nous y v'là ! "

Avant de boire la bière frais versée pour eux, les délégués syndicaux accomplirent leur mission :

" On barre tout. A Paris ça y est en plein. "

Dans la petite salle bien close, Bachy et Defretin écoutaient les militants enroués de fatigue dire les noms des gares d'où ils venaient et où " on marchait ". Partis la veille de Paris, après une réunion de leur groupe à la Bourse du Travail, ils avaient roulé pour 0.50 du kilomètre vers les villes où les soldats réquisitionnés commençaient de se lever dans les casernes. Ils réprouvaient la mollesse du groupe du triage :

" En v'la des dégourdis. Faut vous grouiller plus que ça. Je le retiens, Gossens. Un vieux militant qui est au boulot au lieu de donner l'exemple ! "

Gossens osait quitter l'atelier. Il calma d'une question droite les autoritaires animés :

" Par qui êtes-vous mandatés !

— Le groupe de Paris.

— Le groupe de Paris n'est pas le Syndicat. Il y a quinze jours, trois de vos délégués m'ont dit, au nom de leurs services, qu'aucun d'eux ne marcherait pour une grève de réseau. Aujourd'hui, vous partez à fond. Sans consulter personne. Vous ne savez pas où vous avez la tête... "

Un homme à la figure travaillée de fatigue et de colère jetait la première injure :

" Vendu ! "

Ses bras érigeaient un geste d'insurgé de barricade.

Gossens le doucha de tranquillité :

" Nous ne refaisons pas la Commune. Nous n'avons pas établi une organisation pour la détruire au moment de nous en servir. Elle prévoit la cessation du travail sur l'ordre du Comité central. Cet ordre n'est pas donné. "

Bachy coupait la dispute :

" Le groupe réuni décidera. "

Les Parisiens fournissaient en paroles ardentes et troubles des exhortations à l'intrépidité et l'assurance de la victoire. Assurés que Bachy continuait le débauchage dans tous les services, ils repartaient. Le battement de leurs paupières rouges éloignait le sommeil.

L'exalté comparait l'ordre des factionnaires à celui des défécations au pied de la clôture. L'auto boueuse emporta son héroïsme.

Bachy essaimant les recruteurs, avançait la réunion à 2 h. 1/2. Trois mille hommes marchèrent vers la ville le long de la barrière des rails. Des commandements syndicalistes eurent le silence de la foule vociférant au renard contre un mécanicien en service qui montrait à la coupée du tender ses yeux au luisant repoussé par la face charbonneuse.

Les syndiqués assis sur les gradins et dans la bague du cirque semblèrent à l'attente d'un spectacle. Les tenues

de service illustraient la masse d'habits sombres du galon rouge ou or et des boutons de métal des fourgonniers.

L'insigne syndical posait sur la foule un semis d'églantines. Les mécaniciens de la Fédération, renversant la cocarde, portaient cheminée en bas la Compound miniature des boutonnières.

Gossens, à l'estrade de l'orchestre, dominait de cinq mètres la piste. Il se courbait un peu par l'émotion d'avancer aux trois mille faces qui constellaient le brouillard de poussière et de fumée de tabac.

La nécessité de hausser la voix ralentit encore sa parole :

" Camarades,

" Les délégués venus ce matin de Paris ne possèdent aucun mandat. Ils apportent la décision de leur groupe. Le Comité central de grève dont un des nôtres fait partie n'a pas été convoqué. Nous n'avons pas raison de commencer le mouvement... "

Les murmures montèrent. Les esprits élevés à la réalisation de leur rêve n'y renonçaient plus.

Gossens, têtu récidivait :

" Il faut reprendre le travail, camarades. Voilà dix ans que je travaille pour vous. Je serais un criminel si je ne vous disais pas combien une faute contre la discipline syndicale me paraît en ce moment dangereuse. Nous ne devons nous mettre en grève qu'à coup sûr. Le coup n'est pas sûr. "

Bachy se dressa, face à la foule, comme à l'espace sur sa 6402. Il donnait des affirmations fortes, en coups de bielle, et avançait loin dans l'esprit de ces hommes ouvert pour lui :

" Camarades, il faut penser que ceux qui ont commencé le mouvement si nous ne les soutenons pas, seront

sacrifiés. Ce n'est pas le moment de chercher si la forme de la discipline syndicale a été observée. Il faut se décider. Le gouvernement ne s'y est pas trompé. Il a déjà mis ses soldats partout. Vous voulez un mot d'ordre ? Eh bien, les fantassins qui sont venus baïonnette haute, ce matin, à trois heures au dépôt, nous l'ont donné. Partout les soldats sont autour de nos camarades. Serrons les rangs. S'il y en a qui sont partis trop tôt, rejoignons-les. La seule chose qui compte maintenant c'est d'être ensemble. Tous pour un ; un pour tous. "

Les applaudissements lièrent à lui la foule où des visages riaient. Les cris nombreux lui donnaient raison. Des frénésies de parler, écloses dans cette foule lentement passionnée, menaient à l'estrade des hommes de peu de prudence et d'une grande foi. Soumis à l'orgueil, ils éprouvaient la honte de reculer et le criaient à trois mille impatients. Le vote " pour " hérissa de bras en échalas la colline de gradins ; " contre ", 120 mains dominèrent les têtes tournées vers elles.

Derrière la sortie de la foule obéissante à l'ordre du silence, les militants activaient leurs initiatives. Les ouvriers loin logés, munis de bicyclettes, s'offraient à porter la décision aux petites gares du groupe. Bachy organisait les équipes du guet rouge.

Dans la salle des Pas-Perdus de la gare aux voyageurs, la Compagnie affichait sa défaite :

" Les expéditions P. V. et G. V. sont suspendues jusqu'à nouvel avis.

" La circulation des trains de voyageurs cesse sur les lignes secondaires suivantes :

" Grosbourg à Ornaing.

" Herlies à Illies.

. . . . . .

" Les billets pour les grandes lignes sont délivrés sans garantie de départ. "

La gare pleine n'absorbait plus rien. A 5 h. 30, la locomotive 2612 restait encore serrée sur IX entre le 1408 de 4 h. 01 et le buttoir. Sa fumée solitaire montait droit se briser contre la voûte verrière du hall sans sifflets.

Les gendarmes condamnaient les accès à l'approche des trois mille hommes de la réunion, en route vers leur faubourg. Au seul bruit de leurs pas, ils traversèrent lentement la place bordée de foule.

***

Dans la cour du triage le charroi réduit se limitait à l'enlèvement des arrivages. Les coltineurs de la barrière espéraient encore gagner de quoi vivre un jour. Un homme de trente ans, frileux sous ses habits trop minces, secoua la tête pour une négation vigoureuse et trouva une opinion conforme à sa nécessité :

" Au chemin de fer, on n'a pas le droit de faire grève. Où allons-nous trouver à manger maintenant que la Petite Vitesse ferme ? "

La chance de l'embauchage en remplacement des grévistes du quai donnait un rêve à leur grande misère. M. Grammet, marchand de " Charbons, Coke, Anthracite, Agglomérés, " arma les six plus forts d'un bouleau pour le balayage de gare acheté par lui cinq cents francs par an. Cette adjudication libérait la Compagnie du devoir d'enlever les boues. M. Grammet limitait son entreprise à ramasser la fraînte des voitures, gratter les wagons, et vendait en ville du charbon à tout bénéfice. Les déchargeurs connaissaient de lui la pièce de 20 sous pour diminuer

leur peine à vider les dix tonnes. M. Détue, ayant un jour ricané devant 500 kilogrammes de rabiau, M. Grammet lui avait demandé la clef de sa cave, local de la Compagnie, pour y déposer du balayage, car M. Qualin privait l'ennemi des agglomérés officiels.

Dans la cour à peu de voitures, où ne luisait le galon d'aucune casquette, M. Grammet, consciencieux à profiter de ce calme pour un soigneux nettoyage, guidait ses charretiers et ses balayeurs vers les wagons malpropres.

Dans le triage immobile et bourré, les manœuvriers perdaient leurs pas. Des trains de voyageurs passaient, désheurés. Les hommes subissaient depuis le matin l'interdiction de sortir de la gare. A 7 heures, Prugeois avertit M. Hénocq :

" La relève ne vient pas. Autant que l'équipe de jour s'en aille. On ne peut plus travailler. "

Le sous-chef n'autorisait rien, mais bientôt il connut l'inutilité de sa décision. Les manœuvriers étaient hors les rails. Brambeux seul venu, libéra Prugeois.

A l'ouvrier ami, Hénocq dit son chagrin devant le métier brisé. Mais il dut répondre au téléphone et entendit se plaindre les aiguilleurs des cabines :

" Il est huit heures. T'es remplacé ?

— Non. Drüze n'a qu'à prendre ma place. "

La cabine III approuvait :

" Tu le feras tirer sur les leviers ; s'il n'est pas fort assez, tu taperas dessus. "

L'application à l'inspecteur de la discipline des chevaux : que les coups augmentent la force, leur plaisait car ils rirent, mais ils hésitaient à déserter les postes. Hénocq répartit aux cabines extrêmes les deux aiguilleurs présents sur neuf. Résigné à ce cauchemar, il s'assit à la cabine I. Chaulet lui affirma ses bons sentiments :

" Quitter le service comme ça, chef, c'est pas bien. Marein et Delattre, des Saint-Joseph, font grève comme les syndiqués. Si c'est pas honteux. "

Plus un train ne passait. Les signaux, feu blanc vers les voies délaissées, posaient des veilleuses funèbres autour du triage mort. La nuit était venue où nul ne pouvait travailler.

* * *

De l'autre côté des clôtures, le guet rouge tenait le faubourg privé de son bruit familier. Des rondes d'infanterie commandaient : " Halte ! " aux patrouilles. Les grévistes laissaient les policiers tâter leurs poches sans armes et repartaient dans les rues où ne brûlaient plus les lanternes des ambulants en route vers leur fourgon.

Un homme passant entre deux pals de la clôture fuyait le chemin de fer. Sur le chemin de terre, le guet ouvrier le rejoignit. L'homme libéra de la casquette de toile son front migraineux :

" Je suis du dépôt de Paris. Voilà dix-neuf heures que je roule. Ils sont encore douze couchés au dépôt. On leur apporte à manger du buffet. Le chef leur tiendrait le pot pour les empêcher de sortir. "

Les premiers de l'escorte, le menant au repos dans un lit de bonne auberge, guettèrent des gendarmes qui frappaient aux portes. M. Griaux et M. Drüze donnaient un ordre bienveillant aux hommes découchés :

" Allons, mon ami, venez reprendre votre service. Votre absence ne sera pas notée... "

Les enfants réveillés pleuraient sous le sanglot des femmes. Les gendarmes arrêtèrent, pour la fouille insultante, la patrouille avancée. Mais les syndiqués donnaient leur idée :

" C'est honteux. Venir faire peur aux femmes la nuit pour avoir les hommes. "

Le brigadier se fâchait :

" Rentrez chez vous ! ou je vous empoigne. "

L'occasion de courage réveilla le Parisien :

" La rue, c'est chez nous. Messieurs les inspecteurs ont une quittance de loyer pour le trottoir ? Nous empoigner ? "

Et il jeta la formule d'insolence :

" Non, mais des fois ? "

L'autorité répondit par sa bourrade :

" Circulez ! "

Le guet obéit, puis par demi-tour, au bout de la rue, revint, obstiné, rendre impossible à l'exemple de sa bravoure, le racolage des inspecteurs.

Le vent, soulageant d'une égale fraîcheur le front des hommes aux idées ennemies, découvrait les étoiles en travail dans l'équilibre du monde et occupées peut-être des mêmes haines que la terre pour elles splendide.

Au " Signal d'arrêt ", Bachy, exténué et triomphal prophétisait le triomphe. A 2 heures du matin, lui et Gossens debout depuis vingt-six heures, menèrent au sommeil leur corps fléchi. Aux permanents de relève, les émissaires fréquents apportaient les nouvelles; sur toutes les petites lignes, la Traction avait jeté les feux. Plus rien ne passait. M. Bille donnait les télégrammes de Paris et l'ordre de mobilisation. Il voulait en échange l'interview des militants et notait leur tranquillité :

" Ça ne change rien. "

Au matin les lettres de révocation affolèrent les femmes seules au logis. Elles couraient dans le faubourg, criant leurs maris. Les voisines veillaient aux enfants épouvantés par le rude choc sur la porte des mains de gendarmes,

postiers de la Compagnie. Le spectacle de la force des hommes arrêtait la crierie des femmes.

La nouvelle arrivait de la révocation d'un délégué d'Ornaing, mort depuis six semaines. Cette preuve que la Compagnie tenait de longtemps ses décisions prêtes donnait aux grévistes l'indignation tonique ou le rire reposant, selon les caractères.

Aux avant-gare, des transmissions de signaux sectionnées touchaient le ballast. Defretin annonça un plus grand fait :

" La 6402 est dans la cuve du premier pont tournant. "

Bachy sua de colère :

" Ils me l'ont esquintée !

— La tienne ou une autre, elles sont toutes à la Compagnie. "

Le mécanicien ouvrit lentement la fenêtre vers la vérité redoutable. La 6402 aiguillée par une voie désemboutie du pont, n'y posait plus que du dernier essieu du tender, tout le corps de la locomotive précipité contre le tablier pivotant. Comme un guerrier de vingt ans défiguré à la première bataille, Bachy apprenait la force de n'avoir plus rien à perdre.

Les journaux du matin achevaient la documentation des militants. La grève générale de tous les réseaux commandée à Paris dans la nuit réjouissait les courages. Au décret de mobilisation des agents des 5e et 8e sections des chemins de fer de campagne, des furieux honnirent le président du conseil : Aristide Briand. La colère ouvrière grandissait à s'exercer sur un homme.

Dans la ville, les colleurs groupaient les passants sur l'affiche :

Pourquoi les Cheminots font grève ?

" Les cheminots font grève parce que, légalement, c'est leur droit, parce que, las des promesses toujours renouvelées mais jamais tenues, ils constatent que, Compagnies et Gouvernement se liguant contre eux, ils ne peuvent plus compter que sur leurs propres efforts pour améliorer leurs conditions de travail et de salaires.

" Au moment où un conflit si gigantesque et si grave se déchaîne, les cheminots tiennent à préciser les responsabilités de chacun. Ils disent :

" *Aux gouvernants,*

" Vous êtes les véritables responsables, parce que, après nous avoir encensés, après avoir reconnu, devant nous, la légitimité de nos revendications, vanté notre patience et notre modération, vous n'avez rien fait pour amener nos dirigeants à céder.

" La Chambre avait décidé qu'elle entendait donner à l'article 9 de la loi sur nos retraites le sens de la rétroactivité. Vous n'avez rien fait pour sanctionner ce vote.

" Vous pouviez faire pression sur les Compagnies pour les obliger à discuter avec le Syndicat national qui représente plus de cent mille syndiqués :

" *Vous ne l'avez pas fait !*

" Vous pouviez, si vous n'osiez prendre une initiative demander au Parlement les pouvoirs nécessaires :

" *Vous ne l'avez pas fait !*

" Vous pouviez invoquer contre les Compagnies l'intérêt public :

" *Vous ne l'avez pas fait !*

" Vous pouviez menacer les Compagnies de faire appliquer rigoureusement, par le Contrôle, les lois et décrets régissant le chemin de fer :

" *Vous ne l'avez pas fait !*

" Au contraire, vous vous êtes dressés contre nous ; vous avez parlé de mobilisation, abdiquant vos pouvoirs entre les mains des Compagnies dont vous vous êtes faits les valets.

" Toujours le Gouvernement est resté le prisonnier des puissances financières de la voie ferrée.

" En 1883, le Gouvernement faisait voter les conventions scandaleuses qui permettent aux Compagnies de chemins de fer de payer des dividendes à des gens dont le capital est cependant remboursé.

" Pendant onze ans, jusqu'en 1909, sous les suggestions des Compagnies, vous avez étouffé la loi Berteaux-Rabier-Jaurès. Au moment de la faire voter, vous l'avez amputée des clauses les plus favorables au personnel.

" Vous nous avez exclus de la loi sur le repos hebdomadaire.

" Mais, en revanche, vous faisiez cadeau, en 1909, de cinq cents millions aux actionnaires de l'Ouest, au détriment de l'Etat.

" Tant qu'il s'est agi de l'intérêt des " gros ", vous vous êtes largement dépensés.

" Quant aux " petits ", ils n'ont jamais rien obtenu. Eh bien, les cheminots sont aujourd'hui écœurés : ils ne peuvent plus croire à vos promesses. Ils ont assez de phrases creuses. Ils veulent du pain et sont décidés à prendre ce qu'on leur refuse.

" Vous êtes donc, autant que les Compagnies, responsables du conflit actuel et cela d'autant plus, que certains d'entre vous ont été nos éducateurs et ont mis, jadis, en lumière les tares de la société actuelle.

" LE COMITÉ CENTRAL DE GRÈVE. "

Sur la place de la gare où les loueurs d'automobiles offraient le voyage pour Paris à 150 francs, moins de lire que la veille éclairait les figures. Les trois trains formés de cinq à onze heures du matin partirent presque vides. Le public craignait l'aventure sur un réseau où des journaux disaient tant de choses détruites.

La contemplation des Autorités distrayait. On les venait voir groupées et parlières devant la bascule aux bagages. Les sacs postaux variaient la plaine du quai, de collines écrues attaquées par les porteurs du service par autos.

Des hommes de négoce s'animaient à dire leur perte :

" Les alcools et les céréales sont en hausse. Beaucoup d'usines n'ont du charbon que pour trois jours. On risque d'arrêter de tourner. Ça peut mettre quarante mille ouvriers à la rue. "

Un cultivateur distillateur, conseiller général, se plaignait haut :

" Ça attaque surtout les paysans et les industries de la betterave. Le moment est bon pour arracher et on ne peut pas expédier... Au chemin de fer, ce sont des gens payés au mois. Nous sommes le 12, ils sauraient tenir encore dix huit jours. "

Ces récriminations dépassaient le ronchonnement des abonnés aux habitudes changées.

Des gendarmes énervés soutenaient un employé au brassard bleu qui traitait les curieux sur la demande :

" Vos billets, s'il vous plaît ? "

Un voyageur de commerce, réclamateur professionnel, y répondit par :

" Vous feriez mieux de vous joindre à vos camarades. "

Une si formelle adhésion à l'idée ennemie souleva

l'énergie des policiers qui ne purent rien contre l'homme accoutumé à débattre et dont la mise correcte gênait leur promptitude à la bousculade.

Dans le faubourg des rails, où les gendarmes distribuaient les ordres de mobilisation, Sipre réprouvait l'indignité de faire de la France une accrocheuse de wagons avec le drapeau pour essuie-mains. Ce souci de l'honneur national lui valait l'injure internationaliste :

" Patriote ! "

peu répétée.

Les militants savaient réfléchir au moment redoutable où l'ouvrier serait seul avec sa femme qui avait vu le gendarme. Ils convoquaient à la réunion les familles entières.

A 1 heure, les grévistes passèrent, leur foule doublée par les femmes dans leur plus belle jupe et les enfants ornés des meilleurs habits de l'armoire. Le public, à la merci de ces patients, s'effrayait de leur puissance soudaine. Des alarmés disaient l'imminence du manque de vivres et le danger de mort pour les nourrissons privés de lait.

Tant de gens du rail durent se serrer dans le cirque où Gossens donnait le conseil quotidien :

" Camarades,

" Nous avons demandé à vos femmes de venir pour comprendre qu'il ne faut pas s'effrayer de l'ordre de mobilisation. Vous avez quinze jours pour y répondre.

" Voici une circulaire que M. Defrennes fait distribuer en même temps aux quelques inconscients qui travaillent encore :

" Le Ministre de la Guerre a appelé les 5e et 8e sec-

" tions des chemins de fer de campagne pour procéder à " titre d'instruction, à un essai sur tout le réseau du " fonctionnement des sections dans les conditions de " rapidité et de généralité où elles fonctionneraient en " temps de guerre, au cas où nous serions brusquement " attaqués et obligés de défendre l'indépendance nationale.

. . . . . .

" Je fais appel à tous mes collaborateurs, depuis ceux " qui ont combattu comme moi en 1870 jusqu'aux plus " jeunes que leur période d'instruction dans les sections " de chemins de fer de campagne a pour but de préparer, " pour que l'ordre reprenne rapidement... "

" Camarades,

" Si nous avons la guerre, M. le Directeur doit nous dire où. Nous irons.

" Voilà longtemps qu'il en est revenu et on ne lui demande pas d'y retourner. Nous ne sommes pas *brusquement attaqués*, et *obligés de défendre l'indépendance nationale.* Si cela arrive, nous ferons notre besogne, mais en attendant, nous cherchons à avoir le repos hebdomadaire, les mêmes conditions de retraite pour tous, moins d'exténuation et un meilleur salaire. D'ici que l'ennemi nous dérange, nous avons le temps de parler de nos affaires. M. Defrennes n'a jamais voulu nous écouter. Aujourd'hui il nous raconte ses campagnes et nous dit :

" Ran plan plan. Petit pioupiou, soldat d'un sou. "

" Si nous répondions :

" Caroline, mets ton beau chapeau fleuri. "

Par le rire triomphal, la peur quittait le cœur des femmes. Gossens, à plus dure ironie contentait la bravoure des hommes :

" Camarades,

" M. Defrennes nous donne comme raisonnement un roulement de tambour.

" Il veut nous faire croire que " le Ministre de la Guerre " a appelé les 5e et 8e sections des chemins de fer de " campagne pour procéder, à titre d'instruction, à un " essai sur tout le réseau. "

" Si le Ministre a eu cette idée, il a bien mal choisi son temps ; le résultat ne doit pas le contenter ; mais il n'est pour rien dans cette affaire. C'est la Compagnie qui lui a demandé, à titre commercial, de faire marcher son personnel au clairon. Si le Ministre de la Guerre avait l'amour-propre de son métier de soldat, il aurait dû dire à notre directeur :

" La Patrie n'est pas là pour arranger vos affaires que " vous menez si mal. Faites votre devoir d'homme de " bonne foi. Vos ouvriers veulent vous parler. Ecoutez-les. " Cela vaudra mieux pour la paix du pays et l'honneur " de la France que de me demander le manche du " drapeau pour frapper sur eux. "

Toutes les mains remuaient blanches sur la foule.

" Mais, camarades, les Compagnies ont eu la chance de trouver comme Président du Conseil Aristide Briand. Nous l'avons entendu autrefois dans les réunions publiques. Ses admirateurs nous disaient : " Il arrivera. " On ne précisait pas où. Aujourd'hui nous voyons à quoi il est arrivé. A se faire acheter après s'être fait craindre. Son aisance récente est la livrée de la bourgeoisie. Il prend toutes les mesures gouvernementales profitables à nos oppresseurs. Il aide les Compagnies par la calomnie et la violence contre nous. Cela, camarades, c'est une trahison de droit, mais de la part d'Aristide

Briand, c'est encore une trahison de conscience. Cet homme n'est monté qu'en prenant pour échelle le dos des ouvriers. Il est à la tête de la France, il serait mieux à l'autre bout."

Les applaudissements s'entendaient de la rue, où les journalistes exclus patientaient pour les nouvelles.

Dans le silence redevenu grand, Gossens continuait son devoir :

"Camarades, dans les journaux de ce matin, il y a grande annonce de fils coupés.

"Le chef du Gouvernement en conclut que la grève a un caractère politique. Couper des transmissions pour empêcher le chemin de fer de marcher, c'est comme casser les carreaux d'une maison pour la jeter bas.

"M. Aristide Briand accuse des ouvriers qui connaissent à fond les points stratégiques du réseau de vouloir tuer la Compagnie en la chatouillant avec une pince. Nous n'avons pas les mains si bêtes. Nous savons mieux où toucher. Mais nous ne saboterons que les coupeurs de fils. Car ils donnent le prétexte à déclarer notre grève insurrectionnelle. Toutes les instructions sont ouvertes contre inconnus. Ce n'est plus du sabotage, cela, camarades, c'est du pantouflage, opéré par des messieurs tranquilles qu'on n'arrête pas.

"Et si ce sont des saboteurs cheminots qui ont fait tomber la 6402, avant de le dire il faut le prouver. Quand on l'aura prouvé, on nous poursuivra. Mais on n'a pas le droit, si on ne trouve personne, de nous faire payer le soupçon. Est-ce qu'on arrête tous les habitants d'une maison parce qu'il s'y est accompli un crime dont on ne connaît pas l'auteur ?..."

Bachy commandait en lui des impatiences, mais enfin debout aussi au bord que possible de l'estrade :

« Sommes-nous des esclaves, que l'on fouette au travail ? Et qui prend le fouet ? »

Il posa l'insulte révolutionnaire : « Monsieur », sur le nom de l'homme en dégoût au cœur du peuple :

« Monsieur Aristide Briand,

« Nous l'avons connu, avec de mauvais souliers aux pieds, venir nous prêcher la grève générale et l'insurrection. Nous n'avons même pas osé accomplir ses conseils et le voilà contre nous pour nous punir du soupçon de faire ce qu'il nous a conseillé.

« Notre religion à nous, camarades, c'est l'idée de justice. Ce renégat en a été le mauvais prêtre. C'est aujourd'hui qu'on voit la conscience des hommes. Tous les grands parleurs, Barthou le premier, ont proclamé notre droit à la grève. Tous se retournent contre nous, parce que nous en venons à la réalisation de leur parole ; et s'ils avaient jamais pensé que nous puissions la réaliser, ils n'auraient jamais parlé. Les réformes sociales valent en discours mais pas en action. Quand on les formule en lois, ces lois ne sont pas appliquées. Est-ce que les décrets Barthou sur la réglementation du travail sont surveillés ?

« Nous qui sommes des hommes de conscience, nous disons : plus de ça ! Que ceux qui ont parlé tiennent leur parole ; que ceux qui ont fait des lois les appliquent. La plus forte preuve que nous puissions avoir de la volonté sournoise des parlementaires pour nous mentir, pour nous duper, nous l'avons aujourd'hui.

« Si ces hommes, camarades, avaient la droiture et la sincérité, ils nous soutiendraient. C'est avec nous que serait Barthou qui a dit : « J'attends que l'on me démontre « que les ouvriers et les employés des chemins de fer « n'ont pas le droit de se mettre en grève. »

" Il attend toujours.

" C'est à notre tête que serait Briand qui a dit : " La grève générale est l'exercice d'un droit, "

" et aussi :

" Allez à la bataille avec des piques, des sabres, des " pistolets, des fusils ; loin de vous désapprouver, je me " ferai un devoir, le cas échéant, de prendre une place " dans vos rangs. "

" Aujourd'hui, ils sont tous contre nous. Nous n'en sommes que plus forts. Nous savons que tous ces hommes sont faux, lâches et traîtres. Nous les briserons. Quand on a bonne conscience, on n'a peur de rien.

" Qu'est-ce que la loi ? Une tartine où les bourgeois prennent la confiture pour laisser le croûton aux ouvriers. Action légale, à la condition que le peuple y perde toujours.

" Pour une fois que par l'action légale nous allons gagner, c'est le législateur qui use de l'illégalité et de la force. Eh bien, nous aussi nous devons avoir le mépris de la légalité et nous disons comme les exécuteurs de la loi en ce moment nous enseignent : " Il n'y a de loi respec- " table que celle qui nous profite... "

L'approbation vint en longs murmures.

Les hommes amoureux de droiture nourrissaient à sa parole leur réprobation des trompeurs du peuple.

La foule rendue à la rue retournait silencieuse au faubourg. Les femmes protégeaient le cou des enfants. Un grand vent froid essuyait les étoiles et frappait comme à coups de poing sur la face des maisons. Les boutiquiers devant la gare souhaitaient le sacrifice du faible, car la fin du préjudice commercial leur paraissait plus accélérable par la force de la Compagnie aidée que par la résistance des grévistes.

Le pharmacien : "

Agréé par le Chemin de fer
Ballons d'oxygène jour et nuit

répudiait le chômage de ses fournisseurs de mourants.

Cent fantassins passèrent au pas accéléré vers le dépôt. La police annonçait une embuscade contre les ouvriers dociles à l'ordre de mobilisation.

Mais cette nuit-là, les hommes fatigués n'accomplirent rien que dormir et avancer de douze heures vers la mort.

* * *

Au matin du 14 arriva la nouvelle de l'arrestation du Comité central de grève. Quatre mille consciences résolues donnèrent en réplique leur tranquillité.

Sur l'ordre du Comité de réseau, une nouvelle délégation de chaque service demandait audience à son chef direct. La réponse des obstinés ne tarda pas : " MM. les ingénieurs en chef vous recevront toujours comme agents de la Compagnie, non comme mandatés du syndicat... " Les grévistes se grandirent à ne point discuter le vieil affront. Le triage délégua Bachy. Il partit à 10 h. 12 par le 28 de 8 heures matin. Le rapide conduit par un inspecteur de la Plaine, avança mal sur les lignes aux signaux lents à s'ouvrir.

La locomotive indocile aux bras tendus des sémaphores annulait le block-system où les mains manquaient pour la manœuvre des manivelles.

Dans les gares pleines de soldats, pas un wagon ne bougeait. A 2 h. 7, le 28 attendit quarante minutes aux signaux de la gare de Paris. Un surveillant, galonné sous-officier sur brassard blanc, vint offrir la sortie par un portillon de clôture. Les trente et un voyageurs

du convoi se hâtèrent sur les bretelles d'avant gare.

M. Givors venu à M. Dereugnaucourt député, montrait la déférence urgente de la Compagnie à cet homme en situation dans l'industrie des lois.

Au café de réunion des délégués, des Parisiens accoudés aux marbres blêmes des tables se courbaient sur des verres de boissons colorées du vert absinthe au rouge quinquina. Ils fournissaient des jugements confus en paroles alertes :

" Ça chie pour les Compagnies.

— Moi, si j'étais cheminot, je rentrerais dedans. Tu parles de sabotage ! Quelque chose, alors !

— Oui, mais si ça dure longtemps, moi je fous des marrons aux employés. Me faut mon train. Je reste à Colombes. "

Les buveurs de bière au métier de force, serrant leurs épaules épaisses dans un coin tranquille préparaient leur difficile attaque.

Huit mécaniciens montèrent l'escalier du Service Central. Les huissiers plieurs de circulaires se raidirent, haineux à leur indiquer la porte de M. Doudhain ingénieur en chef de la Traction. Le dominateur à barbe grise leur infligea son silence. Derrière lui, un fauteuil vert contenait un vieillard du Conseil d'Administration.

Huit dossiers étalés signifiaient la plus directe menace. A la manière dont M. Haërs ingénieur adjoint s'avança, les ouvriers connurent qu'ils auraient affaire à lui. La longue discussion sur les salaires leur montra sa solide volonté et son aptitude au débat. Ils prenaient de lui estime à ce qu'il connaissait son affaire. Sa rigueur à nier la nécessité du relèvement pour les petits grades les exaspérait. Bachy dénudait la raison du refus à toute demande collective d'amélioration :

" Vous avez satisfait des réclamations de mécaniciens venus vous trouver pour eux seuls. On a fait de même pour l'Exploitation. Nous revendiquons moins que ce que vous leur avez donné. Si vous ne cédez qu'aux demandes de bassesse, la chance est aux intrigants et aux audacieux ; pas aux bons ouvriers... "

M. Doudhain enfin participant refusait cette leçon :

" La Compagnie sait ce qu'elle doit faire. "

Le délégué de la Plaine frappa dur :

" Nous aussi. Et dans ces conditions, personne ne rentre. "

Le geste d'acceptation de M. Haërs affleura les huit dossiers. Les hommes montrèrent avoir compris par opiner à la parole intrépide de Bachy :

" On ne rentrera que nous premiers. "

Rue Notre-Dame-de-Nazareth les délégués passèrent la porte ornée de la plaque :

SYNDICAT NATIONAL
DES
TRAVAILLEURS DES CHEMINS DE FER
DE FRANCE ET DES COLONIES

et montèrent deux étages l'escalier de pierre à rampe forgée.

Dans le grand bureau, une indécision animée se voyait aux démarches du personnel capital. Sous la bannière syndicale enroulée à sa hampe un acharniste convulsé assénait un conseil :

" Laissez-les marcher. Il en faudrait cent comme eux. Nous gagnerions par l'épouvante. "

Des corporatistes refusaient de le suivre :

" Ils ne sont pas cheminots. Qu'ils nous laissent la paix avec leurs pétards. "

Dans le couloir une conversation sans issue durait :

" Il est élu. Il faut que tu le trouves. Qu'il vienne ici tout de suite :

— Personne ne sait dire où il est, pas même sa femme.

— Va jusqu'à Orléans. C'est son réseau. Là, on l'aura vu! "

Derrière l'émissaire parti sans courage, Bachy annonçait :

" Nous sommes délégués par le Comité de réseau... "

Dans le temps d'ouvrir une porte, s'inscrivit une parole désespérée :

" Qu'est-ce que vous voulez que je fasse. Il n'y a plus rien en caisse... "

ponctuée de " chut ! " à l'entrée des mécaniciens. Au bout de la table où les fonctionnaires syndicaux se tenaient assis avec des députés socialistes, un journaliste se leva, à l'allure décidée prise à guider les foules de Paris. La vigueur de ses affirmations tua le doute offert aux hommes par tant d'apparences d'indécision :

" Camarades, vous pouvez assurer que nous sommes plus que jamais près de la victoire. Le mouvement s'étend sur tous les réseaux. Le deuxième Comité est constitué. Si on l'arrête, le troisième est prêt... "

* * *

Le 14, à 11 heures du soir, les patrouilleurs du triage donnèrent alarme aux militants : la police allait arrêter toute la permanence. Ça se disait en ville. Bachy rentra chez lui brûler les lettres des Parisiens, les brouillons de rapports aux congrès. Deux grands traits de fatigue traçaient sur la figure de sa femme un éventail

emmanché au nez. La douce têtue ne voulait pas dormir. Il l'assura :

" C'est fini. Je me lave et je monte. "

Mais seul, il refouillait les armoires. Cette menace l'énervait plus que sa réalisation, il n'aimait point l'attente.

Le pas de deux hommes ne cessait dans la rue ; il sortit. Les policiers, redoutant l'attaque, subirent à trois pas sa question brusque :

" C'est à moi que vous en avez ? "

Ils le niaient. De la fenêtre ouverte Mme Bachy suppliait. Les enfants criaient de peur. Une patrouille gréviste rentra le mécanicien.

Cinq cents mètres plus loin, Gossens veillait dans la cuisine encore tiède. De longtemps précautionné, il n'avait rien à détruire. Il écrivait aux journaux contre la fouille des patrouilles et l'arrestation de grévistes en faction tranquille devant les portes. A deux heures, il pensa dormir un peu avant de retourner à la permanence. Ledur frappa au volet :

" Les inspecteurs en uniforme racolent dans tout le quartier. La police va te prendre. Viens chez moi. "

A cent mètres, deux ombres reculaient s'absorber contre la noirceur d'un mur. Le bruit d'ouvrir la porte réveilla les enfants. Leur cauchemar se nourrissait aux angoisses de la journée. Les petits galopeurs du quartier ému avaient braillé l'après-midi :

" On va arrêter ton père. "

La fillette de quatre ans s'épouvantait dans la chambre où la mère brisait de hâte les allumettes. Gossens câlina le petit corps raidi pour sangloter : " Tu vois bien qu'on me mène pas en prison. " Elle ne voulut redormir que le front sous la main du père.

A cinq heures du matin, de nouveau l'inquiétude monta

dans la maison par le bruit d'une auto arrêtée à la porte. Deux délégués du Comité de réseau voulaient Gossens. D'abord il calma la petite et décida :

" Il faut l'enlever d'ici. Toutes les nuits sont pareilles. Elle en devient malade. Dors, petit. Aujourd'hui on te mènera chez la tante. "

La mère étendait ce soulagement :

" Elles iront à deux. On ne gardera que la grande. "

Les délégués annonçaient que les arrestations de Paris se complétaient aux militants de province. Leur indignation ne fixait plus de limites à la résistance :

" Par tous les moyens ; puisqu'on nous traite comme des criminels. "

Le bruit de l'auto 520 R 3, repartie avec Gossens vers la permanence, brisait le silence des rues où déjà des hommes nombreux sortaient des maisons. L'angoisse détruisait le sommeil chez ces ouvriers aux mains tristes de ne plus tâter le métier.

Aucune étoile n'ornait le ciel. Le noir absolu de la nuit privait le cœur des hommes de la force acquise au sourire du temps. Il commença de pleuvoir. Les corps fatigués des militants devaient encore la lutte contre l'intempérie. Dans l'estaminet au bon poêle, les hommes nombreux tenaient les journaux du matin qui imprimaient, selon leur politique, l'extension de la grève ou sa défaite. Les délégués du Comité de réseau dirent le vote de la veille : à outrance, avec une revendication en plus : réintégration des révoqués. Les huit cents hommes du dépôt du triage marquaient une grande résolution à n'endurer aucune victime. Les autres services ne voulaient pas une solidarité moindre. La question d'honneur posée par les révocations renouvelait la résistance. Mais on ne savait ce qui s'accomplissait à Paris et si le deuxième Comité de

grève réussissait à faire parler les Compagnies silencieuses.

Par les escadrons de cavalerie arrivés la nuit, le crépitement des sabots sur les pavés régnait dans le quartier des rails, en état de siège.

L'infanterie tenait le tour du dépôt contre les affûteurs aux renards. Les grévistes, rusant à la défense de stationner, donnée rudement par la police, passaient, repassaient. Un tout jeune chauffeur, portant la salopette roulée osa l'entrée au travail.

Mangeon épousant du bras gauche un imaginaire paquet d'œufs, jeta l'opprobre au transfuge :

" T'en as là-dessous, fainéant ! "

manière de railler les hommes dont les bras au travail ne remuaient pas vite.

Un lieutenant se hérissait :

" Qu'est-ce que vous avez dit ? "

Une patrouille de mécaniciens suivit Mangeon aux mains liées. Ils ne tentèrent point œuvre de leur force, car il leur manquait l'habitude d'attaquer l'homme qui donne le poing prompt aux policiers et aux rôdeurs.

Des guetteurs avertissaient la permanence.

On y savait encore trois arrestations à domicile : deux garde-freins et un chauffeur recherchés pour désobéissance à la convocation militaire ; l'auto 520 R 3 en fourrière ; les deux délégués du Comité de réseau saisis pour entrave à la mobilisation.

Ces coups donnaient l'audace aux plus beaux caractères redressés contre l'agression.

Mais les militants voyaient sur les forces décentralisées des grévistes, grandir la force des Compagnies muettes, concertées au Gouvernement inébranlable.

Devant les gradins du cirque où aucun creux ne se

faisait encore dans la masse des quatre mille résolus, Gossens, maigri en cinq jours évoquait la justice :

" Camarades,

" Le Gouvernement est en insurrection contre notre droit. Si l'intérêt national exige que notre grève soit empêchée, au lieu de la militarisation, mesure de force à laquelle le Gouvernement donne force de loi, il y a une mesure de loi à laquelle le Gouvernement ne donne pas la force : le respect par les Compagnies de la loi de 1884. " Des lois, camarades, il n'en manque jamais. Mais par l'interprétation des lois qu'ils ont, les gouvernements font ce qu'ils veulent ; de la justice ou du crime. Le crime aujourd'hui est contre nous. Nous nous en souviendrons. Ce sera tant pis pour la République. "

Le désir d'en finir, donna le vote de l'ordre du jour de Gossens télégraphié :

" Comité exécutif. Paris.

" Décidés à continuer grève, invitons Comité à demander entrevue entre cheminots, Gouvernement et Compagnies pour trouver solution dans intérêt de tous. "

M. Bille et des hommes du journal radical-socialiste, gourmands de la confiance des militants, le prévenaient encore à la sortie :

" Les mandats contre vous sont prêts. Nous les avons vus. "

Gossens, Defretin et Drumez, irrésolus à décourager les appuis politiques, tant ils sentaient de forces actives contre eux, consentaient à voir M. Dereugnaucourt, député, cordial à ces hommes détenteurs de popularité.

On réputait sa camaraderie avec M. Aristide Briand. Le téléphone central cédait au journal la communication Paris. M. Dereugnaucourt offrit aux militants l'entrée de la cabine.

« Ministre de l'Intérieur ?... C'est toi, Briand ?

. . . . . .

« Dis à ton Préfet qu'il nous fiche la paix. Il y a ici quatre mille hommes qu'on exaspère par l'état de siège. Si on arrête encore leurs militants, je ne réponds plus de rien. »

. . . . . .

Encore il se porta caution :

« Je te dis que depuis cinq jours qu'ils sont en grève, on n'en entend pas un crier...

. . . . . .

« Alors c'est convenu ? »

Sa main libre tendit le second récepteur à Gossens pour la dernière réponse :

« Ils ne seront pas inquiétés. »

Rassurés, et humiliés à cette capitulation de conscience, les militants sortirent, portant leur dignité vaincue. Ils sentaient qu'ils venaient de crier au secours, et à qui.

A la foule contente, les journaux du soir annonçaient la reprise graduelle à Paris. Le gigantesque courage du malheur s'érigea au cœur des hommes capables d'aimer la Mort.

De nouveaux escadrons de soldats résignés envahissaient le quartier des rails. Le droit de réquisition soumettait aux dragonnades la population énervée. Les hommes d'exemple s'exténuaient à parcourir le faubourg. La relève manquait. Des patrouilleurs passant devant leurs portes rentraient dormir. On ne trouvait plus de permanents. A 2 heures du matin, Bachy envoya Ledur dire chez lui qu'il ne rentrerait pas. Le sommeil le tomba sur la table où Cordier et quatre mécaniciens ronflaient. Le froid insinué à son corps robuste le réveilla, seul, le poêle éteint. Les veilleurs retirés, aucun grand matineux n

quittait encore son lit. Bachy ricanait à la lâcheté des longs dormeurs. Dans son esprit déblayé par le jeûne, la fièvre commençante excitait la course des idées agiles qu'il attrapait à voix basse :

" Nous sommes foutus. Il fallait prendre la Compagnie à la gorge le premier jour et serrer fort. Aujourd'hui, ça ne se peut plus. L'élan nous quitte. Tout le monde en a assez. Le métier nous manque. Je donnerais un an de ma vie pour remonter sur ma 6402. "

Un poing de peu de force insistait au volet. Bachy ouvrit à sa femme. Elle pleurait : " J'ai le cœur poché. Me fallait te voir. Ces soldats qui n'arrêtent pas de passer. Toute la nuit, les chevaux.

— Et les petits ?

— Ils dorment. La femme de Cordier les garde. Viens. Assez pour les autres, maintenant. Et nous ? "

Il l'embrassa un grand coup sur le front, puis courbé, se chauffa contre elle qui reniflait ses larmes et n'avait plus la force de ne pas dire sa peine : " Qu'est-ce que nous allons devenir ? " Par méfiance de défaillir, il brusqua : " Va. Ça ira ! Allez, va ! "

Elle partit, connaissant qu'il fallait obéir à sa colère. Il sortit dans la rue, et emplissant de matin sa poitrine épaisse, lança le cri de guerre :

" Vive la grève ! "

d'une rage à s'ensanglanter la gorge.

Les agents en faction, secouant leur sommeil, venaient à l'effréné. Face à eux, d'une voix semblable au râle d'un blessé furieux, et brisée par tant de paroles dans les jours animés et les nuits actives, il répétait son cri formidable. L'énergie de sa figure les tenait à distance. Car le désespoir est la plus grande force de l'homme. Le factionnaire à marche active contre le froid, s'arrêtait,

l'arme au pied. Un gendarme âgé conseilla : " Ne cherchez pas d'ennuis. "

A une fenêtre proche, le cri se répétait, à voix enrouée d'homme qui se lève. Des grévistes amenaient la vigueur de leur bonne nuit. Les militants honteux de l'exténuation de Bachy garnissaient la permanence. Une patrouille d'honneur le reconduisait, suivie de dragons.

Les nouvelles de la ligne arrivaient par les bicyclistes. Toutes les gares tenaient bien. La Compagnie assurait 20 % du service voyageurs avec des inspecteurs, seulement mécaniciens, car ils ne savaient point faire de feu, dur métier. Les racoleurs nocturnes offraient le grade supérieur aux chauffeurs pour la reprise immédiate. La liste affichée des trente " renards " du triage ne s'allongeait que de sept noms. L'attente devenait le mal des grévistes. Ils ne connaissaient plus d'invention pour leur activité et vivaient sur les bancs de la permanence trop pleine, ou sur le pas des portes à regarder la cavalcade militaire. A l'annonce de l'audience correctionnelle, des hommes partaient au Palais de Justice où leur troupe compacte s'encogna jusqu'au premier rang des curieux habituels et des cités à comparaître.

Assis avec des couche-dehors aux nippes couleur de terre, Mangeon riait à sa femme. Elle s'angoissait, les yeux agrandis de fièvre : " Qu'est-ce que vous pensez qu'il va avoir ? " Lemaire, le mécanicien de manœuvres la rassurait :

" Il va revenir avec nous. On ne met pas un homme en prison parce qu'il s'est tapé sous le bras. "

Ledur voyait moins beau :

" Ils ne vont pas le laisser aller comme ça. Ils lui mettront trois jours pour dire qu'on l'aura pas arrêté pour rien. "

Au commandement de l'huissier, les chapeaux tombaient. Le rappel à voix menaçante tourna les têtes vers un qui tardait. Les juges à leur place de travail, trois de front et un sur le côté, accomplissaient la justice. Des contrebandiers de tabac passaient au marmonnement des sentences : " 500 francs d'amende, fixe au minimum la contrainte par corps... "

Vint le voleur de 32 francs à une cabaretière. M. Belaëne utilisait les mots bienveillants :

" ... Bons antécédents... A promis de ne plus recommencer. "

Lemaire et Ledur reconnaissaient le Procureur :

" C'est celui du déraillement du 129. "

Le Président donna vite sa morne parole définitive :

" ... Un mois de prison... il sera sursis à la peine... "

Puis un grand diable de vingt-cinq ans à long nez fournit excuse à une tentative de viol :

" Monsieur le juge, c'était une risée. J'ai jamais pensé à mal. On travaille ensemble à la faïencerie. Moi je suis cuiseur. C'est elle qui m'a cherché. Elle était toujours après moi. Alors, Monsieur le juge, n'est-ce pas... "

Le président ne pouvait savoir de quoi exactement la fille coléreuse se plaignait :

" Le plus, Monsieur le juge, c'est qu'il m'a giflée et jetée par terre. C'est un brutal. Ma robe que je devais le soir aller au bal avec, il l'a tout abîmée. J'ai dû rester à m' maison. "

Le président demanda à l'accusé s'il était ivre. L'homme répondit avec une très grande conviction :

" Ça non, Monsieur le juge. J'avais pas bu plus de vingt chopes. "

L'huissier prompt silençait les rires.

M. Belaëne élevait les deux mains en un geste d'absolution :

" La plaignante, qui a dix-huit ans, ne paraît avoir éprouvé, à cette aventure, autant cherchée que subie, aucune transformation. Elle ne regrette que sa robe. L'accusé est bien noté, bon ouvrier, esprit calme. C'était un dimanche. Un malentendu entre amis. Dans ces conditions le tribunal comprendra... "

Il jugeait inutile de perdre trop de paroles à montrer l'évidence. De chaque côté du Président, les deux autres juges opinaient avec abandon. Le cuiseur partit acquitté. Et l'huissier appela l'affaire " Ministère public contre Mangeon. "

Le chauffeur face au tribunal subissait des questions dites à voix plus distincte : " Vous vous appelez Mangeon. Vous avez trente-cinq ans. Vous n'avez jamais été condamné. Vous êtes accusé d'entrave à la liberté du travail, de menaces par gestes et par paroles contre un mécanicien fidèle à son devoir. Qu'avez-vous à répondre ?

— Monsieur le Juge. J'ai menacé personne. J'ai dit : " T'en as là-dessous, fainéant. " Je sais bien que j'aurais pu me tenir tranquille. Mais on s'en dit de bien d'autres que ça, Monsieur le Juge...

— Parfaitement, ce sont les paroles mentionnées au procès-verbal ; ces mots contiennent un sens convenu. Qu'entendez-vous par : " Tu en as là-dessous " ?

— C'est une chose qui se dit Monsieur le juge. C'est quand on a pas de goût au travail, qu'on va comme si on avait peur de casser des œufs, quoi !

— Vous trouvez qu'un de vos camarades qui se rend à son poste n'a pas de goût au travail. Quelles idées ! "

Le lieutenant témoignait avec distinction devant les juges redressés sur leur fauteuil :

" Messieurs du tribunal, j'ai bien entendu l'accusé dire " Tu en auras là-dessous. Fainéant ! " Comme ne

même temps cet homme se frappait de la main droite sur le cœur, j'ai cru comprendre la menace d'un coup de couteau. J'ai provoqué l'arrestation. "

Remercié, il rendit l'inclination de tête. Un sergent de ville chargea encore :

" Moi j'ai rien entendu. J'étais trop loin. Mais j'ai bien vu faire le geste de frapper au cœur. "

Mangeon rappelé recevait la parole hostile du Président :

" Vous avez bien, n'est-ce pas, fait un geste de menace ?

— Mais non, Monsieur le juge. J'ai rien menacé. J'ai fait comme ça, tenez. "

Arrondissant son bras gauche pour découvrir l'aisselle, il se frappa de la main droite et redit : " T'en as là-dessous."

— Oui : tu en *as*, tu en *auras*. Vous n'avez pas fait de menace. Cependant vous avez remué le bras. Il y a des gestes qui prennent, selon les circonstances, une redoutable signification. Et votre intention est sous-entendue à cette promesse de casser des œufs. Asseyez-vous. "

Les mécaniciens bâillaient de surprise :

" En voilà une rosse ! "

mais ils augurèrent la bonté de M. Belaëne à son tour de parole :

" Messieurs, est-il besoin que j'insiste pour convaincre le tribunal qu'il doit user de toute la rigueur de la loi. La volonté d'entrave à la liberté du travail est nettement caractérisée par la faction montée à la porte d'entrée des ouvriers fidèles. Le délit est matérialisé par paroles et par gestes.

" Messieurs il vous appartient de protéger les honnêtes gens qui comprennent encore qu'un service public ne doit pas être déserté.

" Et Messieurs, quand cette désertion s'accompagne des pires violences !

" Les journaux nous donnent le détail de ces attentats accomplis partout contre la sécurité publique depuis le commencement de cette grève criminelle, et qui marquent le mépris du droit, la haine de nos institutions chez ces hommes asservis aux pires instincts et dont l'un, Messieurs, attend votre arrêt...

" En outre, le réseau auquel appartient l'accusé, relève maintenant de M. le Ministre de la Guerre. Vous avez à punir ici le délit d'excitation de militaires à la désobéissance... "

Penchant vers le Président leurs figures froncées, les deux juges assesseurs chuchotaient un avis accepté et proclamé : " Trois mois de prison. "

Le souffle d'indignation des mécaniciens arriva du fond de la salle en bouffée de tempête vers la face des juges. L'huissier criait :

" Silence ! "

Deux gendarmes avançaient. Les hommes du rail sortaient, heureux du plein air où leur colère trouvait l'aise. Ils donnaient leur grand mépris :

" C'est ça des juges. J'en ai jamais tant vu de si près. C'est pas honnête. "

L'obligation d'apaiser la femme en pleurs adoucit leurs paroles :

" Trois mois, ça passe. On vous laissera pas manquer. "

La nouvelle donnée à la permanence occupa de haine tous les esprits en attente.

Aucun ordre ne venait du Comité de Paris.

Les patrouilles de cavalerie fréquentaient davantage les rues dans le crépuscule redoutable aux policiers. Les hommes en espaliers contre les murs rentraient aux maisons.

Les cabaretiers disaient très haut leur mécontentement de l'arrêté de fermeture à neuf heures :

" Le Préfet nous sacrifie. Nous sommes de bons républicains. On boit beaucoup en temps de grève. Les cheminots ont de l'argent. C'est dommage de perdre ça. Avec quoi paierons-nous nos contributions ? "

La nuit s'offrait complice aux défaillants sous la parole commandante des inspecteurs armés. Les patrouilleurs cherchaient dans le silence le pas précautionné des renards. A dix heures, un homme perdu dans les rues aux noms invisibles demanda au gros Ledur le chemin du dépôt :

" Je suis jardinier à Grosbourg. On m'a dit de venir ici pelleter le charbon. "

Le chef d'équipe le guida :

" Arrive. C'est ma route, le dépôt. "

Séquestré à la permanence, le paysan rassuré de bonne bière écouta des joueurs aux cartes lui prédire des calamités :

" Au dépôt, avant six mois, tu seras mort. Faut vivre dans le feu. Les trains vous passent sur les jambes. Derrière le dépôt il y a un cimetière plein de jambes. Tout ça pour trois francs par jour. Tu sais jouer au piquet ? "

Des coups de sifflet venaient des rotondes, en notes toujours semblables, cinq ou six machines qui appelaient longuement par l'inquiétude des mécaniciens, novices sur ces voies. Les guetteurs rouges signalaient la mise en marche des trains-poste. Quatre de plus que la veille passaient.

Un appel à 3 heures du matin finit aux deux permanents leur première heure aux yeux fermés. M. Bille, essoufflé d'une course à bicyclette, suant et animé leur livrait un papier :

« Dépêche Havas.

« Paris, 18 octobre.

« A l'unanimité, le Comité de grève décide que la reprise du travail aura lieu aujourd'hui mardi 18 octobre sur tous les réseaux. »

Bien réveillés par cette giflée glaciale Drumez et Bachy contenaient l'angoisse remuante.

M. Bille se dépitait à leur silence :

« Vous allez rentrer. Peut-on l'annoncer ? »

Bachy aussi calme que la Mort, refusait l'aveu :

« Nous ne pouvons rien dire. Nous n'avons pas de mandat. Laissez venir le jour. »

Drumez, moins habile par plus de fatigue, indiquait déjà les conditions :

« Et les révoqués ? On ne rentrera pas sans eux. »

Le journaliste reparti, Bachy connut qu'il savait encore pleurer. Sa rage jeta des larmes :

« Nous sommes vendus ! Avoir tant enduré pour n'y gagner que la honte. Je crèverai plutôt. J'y vais moi, à Paris. Je veux serrer la gorge à ceux qui ont fait ce coup-là et que la langue leur saute de la gueule. »

Drumez prit ses mains robustes écarquillées pour la menace :

« Tiens-toi tranquille, bon compagnon. Le plus dur commence. Nous avons quatre mille camarades derrière nous et soixante-quatorze révoqués. Qu'est-ce qu'on va leur dire ? »

Il partait réveiller Gossens et les membres du Comité de grève. Le passage de trains plus nombreux confirmait la dépêche. Les journaux du matin disaient la rentrée en masse à Paris. Avant six heures, les quatre-vingt délégués s'assemblèrent pour de premières paroles violentes. Gossens imposa son calme :

" Nous comptons ici ce matin, quarante-neuf reprises sur quatre mille grévistes. Ce n'est pas dans ces conditions qu'on doit s'affoler et se rendre. Les Parisiens n'ont pensé qu'à eux. Il faut qu'ils soient fous ou traîtres pour ordonner la reprise sans nous consulter, sans conditions, en laissant les révoqués sur le carreau. Tout serait perdu à cause de ces têtes d'oiseau. Camarades, pas de cris. La vengeance est le souci du vaincu. Nous ne sommes pas encore vaincus. "

Une délégation partait proposer au comité de réseau la continuation de la grève, libérée du Comité central.

L'ordre régulier de rentrer n'arrivait pas de Paris, malgré la possibilité de sa transmission en clair, par la télégraphie officielle. Bachy l'expliquait :

" C'est la débandade. Ils ont tout lâché en se foutant de tout. "

Le journal *l'Humanité* reçu par le train 31 presque à l'heure : midi 02 au lieu de 11 h. 57, certifia la résolution centrale.

Sipre commença de dire l'impossibilité de la lutte après cette capitulation proclamée :

" Tous les mous qui ont envie de rentrer, tiennent le moyen de ne plus hésiter. Quarante-neuf ce matin ; cent ce soir ; demain deux cents. "

Parmi la foule de deux heures où chaque homme cherchait dans la volonté de tous la nourriture de sa volonté, le vieil attristé continuait son idée :

" Ceux qui hésitent espèrent courage d'autres qui cachent leur hésitation. Nous pensons tous la même chose mais nous n'osons pas nous la dire. Il nous reste la honte de céder premier. Le second n'aura plus honte. "

Des curieux applaudirent l'inlassable tranquillité de ce peuple tourmenté. L'assemblée repeupla le cirque. Beaucoup d'hommes s'étaient mis en tenue, prêts à retourner

au travail si on votait la reprise. Bachy tranquille de fatigue et par l'exemple de Gossens tint l'estrade :

" Camarades, réfléchissons vite. Obéir à l'ordre du Comité de Paris, c'est l'écrasement complet. Voulez-vous accepter la révocation de soixante-quatorze militants et ce qui vous attend alors sur le chantier : c'est vous mettre au bagne pour dix ans. "

Epuisé, il laissait place à Sipre. Avec la même douce obstination que depuis vingt ans il menait la propagande syndicale, le vieux militant disait la vérité :

" Nous sommes soixante-quatorze révoqués, il ne faut pas que nous soyons cent quarante-huit demain. Ne nous croyons pas si vaincus que cela. La grève des chemins de fer, qui n'était pas possible, elle s'est faite. Les Compagnies ont à compter avec la peur qu'elle recommence. Notre effort n'est pas perdu. Moi, camarades, qui ai vingt ans de militance et qui suis aujourd'hui révoqué, je ne regrette rien, parce que le regret fait la dispute et la dispute fait la honte. Nous avons montré notre force. Ça coûte à notre groupe soixante-quatorze victimes. C'est assez payé."

Des révoqués moins héroïques poussaient les premiers cris. La protestation des consciences fit bruit par quatre mille bouches. L'ordre du jour donna la reprise à condition des réintégrations.

Les délégations envoyées aux chefs inexorables rapportaient à la permanence leur parole :

" Les révoqués ne rentreront pas. "

Les derniers guetteurs indiquaient l'émiettement commencé : des hommes passaient les portes. Mais au plus grand nombre l'honneur du métier, vieux capitaine, commandait encore : " Serrez les rangs. "

A 9 heures la fermeture des estaminets mit beaucoup d'hommes dehors, livrés à la nuit sans patrouilles.

Bachy revenait chez lui, calme comme si ces choses s'étaient accomplies longtemps passé. Sa femme, maigrie de moitié en huit jours, travaillait, déjà remise à son métier de couturière indiqué sur la rue :

" Robes à façon. Travail soigné. "

Elle encouragea de caresses l'homme voûté :

" Tu te remettras monteur. Tu auras tes dimanches avec nous. C'était pas si gai, ce chemin de fer. Fallait faire à manger à toute heure de jour et de nuit. Tu ne rentrais que pour remplir ton panier et partir. "

L'ouvrier, augurant à son activité une prise nouvelle, sentait moins l'horreur des mains vides. Le sommeil se ferma sur lui comme la terre sur un mort. Gossens aussi aima s'étendre. La paix du renoncement reposait l'âme des vaincus. La fatigue au corps d'airain épousait leur corps, enfin docile à son étreinte.

Au matin, Defretin et Planchon frappèrent aux portes, rapportant la décision du comité de réseau :

" Rentrer... Tenir par groupes isolés, c'est jouer à l'écrasement des petites troupes. "

Les délégués comprenaient l'irréparable. L'idée de la trahison les occupait. La parole de Gossens plaisait à tous :

" Il a bien travaillé, le Paris révolutionnaire. Quelle clique ! Ils n'ont pas changé depuis la Commune. Brailler et se faire tuer. C'est tout ce qu'ils savent. "

Mais il empêcha la discussion :

" Nous parlerons de ça plus tard, camarades. Il est l'heure de rentrer. Les tardeurs trouveraient leur révocation à la porte.

" Nous avons tenu les derniers de tous les cheminots de France. L'honneur est sauf. Vive le Syndicat national. "

Les délégués actifs à leur devoir disaient dans les rues la décision. Les hommes sortaient en tenue. Le passage

des piquets de dragons coupait la foule calme en deux rubans qui ourlaient les trottoirs.

L'ordre s'établissait par service : la Traction première. Les derniers avertis accouraient. La longue colonne avança derrière les révoqués, isolés en tête, pour l'honneur. Les dos des femmes et des enfants couvrait le bas des murs au long du faubourg.

Devant la clôture du dépôt les révoqués affrontant la foule la rabattirent sur la porte. Le premier à entrer serra les mains sacrifiées. Tous l'imitaient, dociles à Gossens qui commandait : Silence !

Contre le malheur sur eux, vaincus, les ouvriers prenaient courage au contentement de retrouver un vieil ami : le métier.

* * *

Les chefs, vêtus officiers, attendaient les rentrants. M. Drüze voulait leur soumission à plat. Assis au bureau de M. Qualin, gardé de gendarmes, il admettait un par un les triageurs et donnait à chacun le coup de crocs proportionné à son grade.

Le surveillant Planchon acceptait moins facilement la morsure :

" Pourquoi j'ai fait grève ? Par ordre du syndicat. "

M. Drüze se dressait à cet affront :

" C'est avec ces idées-là que vous rentrez ?

— Vous me demandez pourquoi j'ai fait grève. Je vous le dis. "

L'inspecteur trouvait dans la fatigue de cette dure semaine, une grande facilité de colère :

" Vous parlez ainsi à votre officier ! Sortez, je vous révoque. "

Le surveillant discutait les gendarmes aux mains sur lui :

" Ne me touchez pas. J'ai rien volé. "

Humbles et prudents, les autres ne répondaient plus que des sons vagues aux questions de l'inspecteur armé du sabre. Les secrétaires de M. Qualin remettaient à chacun le brassard de mobilisation. L'agrafant à leur bras gauche, les hommes repartaient à leur place de travail. Les sous-chefs réorganisaient les équipes. M. Daâ, privé de Planchon, se sentait perdu. Ledur révoqué aussi, les deux meilleurs hommes manquaient au côté Nord :

" C'est, dit M. Bernard, une ruse de Legendre. Les hommes de par ici n'ont pas fait davantage que ceux du Sud ; comme il fallait des exemples, il a eu soin qu'on ne les prenne pas dans sa brigade. La nôtre seule est démontée. "

M. Legendre accueillait les manœuvriers par beaucoup d'injures et riait au petit Colin, attesté non-gréviste par son brassard blanc déjà fripé.

Le capitaine Ipp commençait par la gare aux voyageurs l'inspection des services et serrait la main aux hommes " restés fidèles ".

Le faisant-fonction de surveillant Desmaretz gagnait pour son zèle la titularisation.

Des wagons franchissaient chaque croisement. Le travail recommença par petites manœuvres sur les têtes de voie. M. Détue opposait au public la consigne que le service ne serait, jusqu'à nouvel avis, que partiellement repris. Il fallait compter avec le danger de l'affluence soudaine des expéditions arrêtées pendant huit jours. De la cabine III on voyait dans la campagne les paysans ramasser les betteraves et leurs chariots assiéger la gare. Un peu de beau temps les aidait. Les nuages ne tenaient

que le milieu du ciel et s'arrêtaient en dentelle écrue sur l'horizon où reprenait le bleu fin parcouru de grande lumière. La cour s'emplissait du charroi qui ne trouvait pas de wagons où décharger, ni de place aux quais pleins de vieux arrivages gerbés haut. Dans le triage noir, les wagons se serraient en une masse où les machines creusaient lentement un peu de jour, aussitôt éteint par un train arrivant.

En douze heures le désarroi s'établit. La bonne volonté au travail ne suffisait plus à réduire ce fouillis de catastrophe. Il fallait de l'héroïsme. M. Drüze se chargeait d'en répandre. A Cordier et Lamotte partis pour manger pendant le temps réglementaire : 1 h. 1/2, il dit :

" On se nourrit en vingt minutes quand on doit huit jours de travail à la Compagnie. Vous aurez un blâme, et je retiens un franc sur vos primes. "

Les deux manœuvriers n'avaient pas abandonné M. Daû dans la difficile situation de quatre trains à recevoir sans une voie de libre, pour se tenir si longtemps à table, mais aider au déménagement de Mme Planchon, mise en demeure de céder dans les quarante-huit heures le logis à Desmarets.

La femme pleurait :

" On a gros cœur à partir comme si on était des voleurs. Mon homme a fait moins que d'autres. Il est à la prison militaire. "

Craignant la trop grande activité de Cordier et Lamotte qui mordaient leur pain en coltinant les petits meubles luisants, elle s'arrêtait de renifler ses larmes pour les conseiller :

" Me cassez rien. J'ai déjà assez de ruses à c't'heure. "

Ils enduraient sa surveillance avec une grande patience et faisaient tout comme elle disait.

Doucet, en repos de son service de nuit, se leva pour aider. Cordier l'éloigna :

« Va te recoucher, roufion. C'est parce qu'il y en a eu trop comme toi que Planchon est révoqué. »

Et la femme de l'homme maintenant sans métier marcha au cul de la charrette vers la vie nouvelle.

* * *

On ne voyait plus les manœuvriers courir ni risquer les casse-cou enseignés par le gros Ledur qui s'agenouillait sur les tampons pour décrocher à la main en pleine marche.

Brambeux cessait ses braves injures et le cri de « Poilu ! » sur l'accrocheur Hénon aux joues pures. Sa joie violente au tour de force mourait.

M. Drüze s'ostinait à créer par commandement l'amour du métier. Mais les esprits stupéfiés acceptaient le désespoir. M. Daâ privé des initiatives de ses hommes voulait le suicide. Assis à dix heures du soir à son rapport, sa plume s'embarrassait aux cheveux tombés sur le papier. Il devenait chauve. Des rages singulières le rendaient capable d'insolence. Souillé par téléphone d'une vilaine affirmation de M. Sellier, il hurla dans l'appareil : « Et moi aussi ! » grossièreté surprenante de la part de cet homme doux.

Brambeux félicita Dejonc, chauffeur fidèle, promu mécanicien, qui amenait le 7807 avec la 6402 de Bachy sortie de réparation :

« Tu fais bien là-dessus. Sur le ventre de qui t'a mis le pied pour y monter ? »

L'homme sortait sa colère entretenue par tant de ricanement derrière lui :

" Fais ton travail. Tu viens de me tenir trois quarts d'heure au pétard. Je le signale. "

Lerouge risquant tout, dit son regret :

" Roufion ! Si on avait su que c'était toi, tu y serais encore. "

Les roulements fournirent aux manœuvriers l'occasion du déplaisir à cet homme favorisé, versé dix heures de nuit au service de gare.

Brambeux doux de paroles commanda :

" Un petit coup pour accrocher, mon vieux, " et attela premier à la machine un wagon d'os pourris, pour la fabrique de noir animal. Dans la puanteur épaisse, Dejonc eut patience une demi-heure puis demanda :

" Allez-vous bientôt m'enlever ça. "

Brambeux lui reprocha cette critique :

" T'occupe pas plus loin que ta machina. Les manœuvres c'est mon service. Obéis aux signaux et te casse pas la tête pour le reste. "

Le wagon d'os tint la nuit entière, fidèle à la locomotive, où Dejonc vomissait, plaint par Brambeux :

" Faut-il que je tienne la tête ?... T'as trop bu ?... T'as pas beaucoup de cœur. Il n'y en a plus pour longtemps. Voilà minuit. Encore six heures et c'est tout. "

Dans les horaires désajustés par l'encombrement, les fourgonniers et les mécaniciens restaient dix-huit heures debout.

Au dépôt, Gruson le cokerier, chargeant les tenders depuis six heures du matin, reçut l'ordre à midi et demi de faire le plein sur la 6251. La faim souleva l'ouvrier :

" Alors, on va nous faire crever ici !

M. Evrard donna vigoureusement la réplique :

" Obéissez et silence ! "

Il ne l'obtint pas de cet homme têtu :

"Si je suis soldat, il faut me nourrir. Je ne peux pas mordre dans les briquettes."

Les gendarmes de faction l'emmenèrent noir de charbon et qui protestait. Le soir, sa femme recevait la révocation.

Cette terreur n'éclaircissait pas le réseau. Les marchandises s'abîmaient sous halle. On ne pouvait plus passer que par un sentier fait à coups de talon au bas de la colline de caisses en bois blanc pyrogravé, élevée par les camionneurs de la maison Vaillant. La vidange des fûts en colonnade rougissait le sol jusqu'à la bascule fortifiée de balles. Les rats perceurs de sacs donnaient du grain aux moineaux chahuteurs et aux pigeons silencieux. Dans le coin des colis sans application, refus pour manquant ou avarie, des choses brisées, indistinctes, linceulées de poussière, duraient, concession à perpétuité, dans une tranquillité de cimetière.

Les coltineurs de la porte, embauchés, rôdaient parmi ce désastre, cherchant des morceaux à la mesure de leur plus grande poche.

M. Qualin disait sa fatigue par phrases inachevées :

"Tous les jours pire... Avant que ça remarche... "

De tout leur dégoût les manœuvriers pesaient contre le commandement pur, incapable de les animer. M. Drüze vérifiait que son autorité ne suffisait pas à mouvoir les hommes. Ce décisif sentait devant lui l'impossible. Tout le personnel tirait la patte. M. Legendre ne hurlait plus. Et M. Daû trouvait la paix dans le désespoir absolu.

Ajouter des exemples manquait de prudence. Adouci d'arriver à comprendre l'inutilité de la force, M. Drüze inventait une conclusion répugnante à sa volonté :

"Il faut qu'ils soient contents."

Certain que son apostrophe ne poignait plus les amours-

propres, il réfléchissait à changer de méthode pour ressusciter l'entrain sombre des vieux routiers.

Des étiquettes blanches identiques ornaient tous les wagons de la voie 8. Sollicité par l'apparence étrange de cette rame, M. Drüze s'approcha pour lire, en majuscules, sud le meilleur papier de la Compagnie :

" NOS CENT SOUS "

M. Qualin plaignit ses sous-chefs :

" Ils n'en peuvent plus. Les hommes font tout ce qu'on leur dit, mais rien d'eux-mêmes. La gare n'a jamais eu tant de malades et si peu de blessés. "

Le chef se préservait au mouchoir contre une odeur de pourriture venue de la voie 10. L'inspecteur, moins délicat, s'arrêtait narines nues devant un wagon d'où des asticots tombaient en grappes par les fentes du plancher. M. Qualin jura malgré sa grande habitude de correction :

" C'est le cercueil réclamé depuis quatre jours. "

De la porte déloquetée coula le sang pourri de quatre vaches crevées, gonflées sous la musique des mouches.

Le pointeur Demaille se tint à dix mètres, refoulé par l'odeur, mais demandat avec beaucoup de zèle apparent:

" C'est le cercueil, chef ? "

M. Qualin, content de s'éloigner, disait sa méfiance :

" Ils ont senti cela depuis longtemps, mais n'ont rien dit. En huit jours j'ai deux cent vingt-neuf dossiers de réclamations. "

Au Nord du triage ils eurent le salut de M. Verriest qui répandit sur eux la poussière folle de sa fabrique de ciment :

" Messieurs, j'attends depuis huit jours, trois wagons de sacs vides. Ce matin je reçois bien ma feuille. On me

passe quatre wagons au lieu de trois. Mais savez-vous ce qu'il y a dedans ? "

M. Qualin augura :

" Le cercueil ! Ah ! La famille attend.

— Il ne manquerait plus que cela. C'est déjà assez joli. Vous me rendez deux wagons pleins, remis par moi voilà six jours et qui devraient être à destination, plus un wagon vide et un autre étiqueté " Dynamite. " Il faut me retirer ça tout de suite. Je ne veux pas de dynamite chez moi... "

L'enlèvement immédiat impossible à cette heure de réception de trains, M. Verriest refusait de fournir sa patience. M. Drüze l'ôta de peine :

" Je vais faire garder le wagon. "

Deux fantassins se posèrent un devant chaque porte du véhicule redoutable.

M. Cappel, secrétaire du chef, exécuta la mission urgente de trouver le cercueil manquant et l'application du wagon d'explosif qu'il constata non cadenassé, ni plombé, contrairement à l'ordre de service n° 586.

Il l'ouvrit avec de très grandes précautions.

La sciure fraîche recouvrant le plancher du véhicule vide attestait son usage récent au transport d'un cercueil. M. Cappel en informa M. Qualin dont la tête congestionnée semblait entre deux piles de paperasses exposée aux créneaux d'une tour. Le chef énervé choisit de devenir dément, au moins pour quelques minutes et livré au fou rire y résolut par l'exemple son secrétaire.

Les cris du public s'entendaient à tous les guichets.

* * *

Dans les usines hostiles, les révoqués cherchaient du

travail. Les collectes donnaient peu pour trois mille familles de tous réseaux. Gagner sa journée valait mieux que se fier aux secours. Six révoqués de l'atelier des machines trouvèrent l'embauche à leur première demande à la Société de constructions mécaniques. A la demi-journée on les remercia. M. Ipp redoutait le maintien des militants à proximité du personnel. Déférent à cette crainte exprimée par téléphone, le Directeur de la Société de constructions chassait les hommes marqués de rouge. Toutes les usines embranchées au rail rendaient à la Compagnie le même service.

Un pointeur de M. Bonnet, entrepreneur du cimentage en gare, commit la malice d'accepter Drumez au terrassement. A la nouvelle d'un révoqué dans l'enceinte, M. Boullois changea son sourire de mépris en ricanement d'une rage qu'il n'exerça point en paroles malgré l'occasion de M. Bonnet sur chantier„ Il écrivit à l'entrepreneur, distant de cinq cents mètres, pour garder copie de sa demande aussitôt obéie, de mettre " cet anarchiste " hors le terrain de la Compagnie.

Le journal *l'Humanité* adressa aux administrateurs du réseau :

" Messieurs,

" Le souci de sauvegarde que prétend tout patron en éliminant les unités susceptibles de déterminer chez lui l'exercice du droit de grève vous occupe. Appliquant totalement cette idée, la révocation de tous les grévistes devrait suivre. Ce renvoi simultané de tant de mains utiles est impossible ; vous avez alors poursuivi dans les esprits la destruction de la volonté de grève par le mécanisme romain de l'exemple, qui est qu'un homme frappé sur dix détermine chez les neuf suivants la terreur du même sort.

" Ce travail d'exécution fut fait en huit jours de période troublée, par des esprits surmenés, et vaut ce que vaut tout travail accompli dans ces mauvaises conditions.

" On a révoqué de la même manière que pendant la Commune on mettait au mur, au hasard d'une main sale ou d'une parole imprudente.

" L'impulsion du moment et les apparences ont suffi pour leur décision à des chefs anxieux de l'effet à produire et qui s'aidaient encore de vieilles animosités.

" Mais considérez ceci :

" Un ouvrier du bâtiment, de la métallurgie, des industries du bois, congédié d'un chantier, cherche ailleurs du travail semblable. Il a l'habitude de ces démarches et connaît les endroits d'embauchage. Son syndicat les indique. Les gens du chemin de fer — ouvriers d'atelier et de traction exceptés — n'ont rien à faire hors la Compagnie. L'homme doit non seulement changer de place, mais de métier. S'il y réussit, il lui faut prendre les basses besognes dans une profession où de plus jeunes que lui, anciens au travail, l'humilieront par leur habileté.

" Cependant il n'a plus les mains vides et cela est l'important. Mort à sa vie ancienne, il devient dans son métier nouveau une nouvelle création. Mais les hommes de quarante ans ? Ils ne peuvent ainsi renaître. Manœuvriers, aiguilleurs, formés par le métier de chemin de fer à des besognes qui ne se trouvent que là, leur expérience inutile les paralyse devant les travaux de l'industrie, pour lesquels ils ne peuvent plus se déraidir et recommencer leur doigté.

" Il faut réfléchir à cette grande différence entre le renvoi d'un ouvrier d'industrie et d'un homme du chemin de fer. Voyez bien de quoi vous le frappez et outre cela, de la perte des avantages acquis par ses années de service et qui en étaient, en partie, le salaire.

" Le personnel maintenu prendra-t-il à ces exemples la docilité que vous calculez ?

" La distance que vous mettrez entre ces hommes ne sera pas une barrière pour leur pensée. Le souvenir des révoqués que vous croyez avoir établi suffisant à empêcher toute grève peut suffire, au contraire, à en déterminer une nouvelle, justifiée, non plus seulement par les revendications économiques, mais par la révolte de l'honneur ouvrier et une poussée de cette solidarité que nul n'a plus le droit de nier et qui est redoutable, et qui est grande. "

M. Bally, ingénieur des Ateliers, donnait ordre ferme à l'abbé Heyndrickx :

" Vous voudrez bien prendre vos dispositions pour nous envoyer vingt chaudronniers, dix menuisiers, douze monteurs.

" Votre bien dévoué. "

Le curé du triage aurait eu droit à la casquette dorée d'inspecteur, mais il se contentait des permis en 1re classe et d'une gratification annuelle. M. Bally lui devait sa haute place et à Mme Delmotte, femme de son prédécesseur. Elle avait troublé les offices par des paroles de soulagement à son dépit de céder à Mme Ipp sa fonction d'organisatrice du convoi annuel de pèlerines pour Lourdes.

M. l'abbé requit contre ses implorations trépignantes la Compagnie qui sans lui demander ses raisons à changer ainsi la grenouille de son bénitier, l'y aida par le déplacement de M. Delmotte.

M. Griaux osait craindre que la sécurité du recrutement paroissial ne fût illusoire :

" Et cela ne donne aucune garantie de capacité... "

M. Bally plus ancien de dix ans à la Compagnie redressait ces idées torses :

" M. l'abbé Heyndrikx s'applique à nous donner de bons ouvriers. Il les prélève même dans le personnel de la Société de constructions, ce qui agace un peu ces messieurs à qui nous avons interdit de prendre les nôtres. Et il nous donne de bons esprits. Que tous aient fait grève, cela prouve qu'il y avait peut-être nécessité à leur accorder ce qu'ils demandaient, mais ce n'est pas à nous de le discuter. L'entraînement des éléments de l'abbé Heyndrickx par les éléments révolutionnaires montre que notre personnel catholique n'était pas suffisant. Il faut le renforcer.

" Réfléchissez que le chemin de fer, comme l'armée, veut l'absolue discipline. L'armée l'établit par la force sur des esprits qu'elle ne trie pas. Nous, à qui cette contrainte est malheuresement interdite, nous devons trier les dociles. Et où reste-t-il une plus parfaite école de soumission que l'Eglise catholique ? D'un bout à l'autre de sa hiérarchie, l'obligation est d'obéir ; le fidèle au curé; le curé à l'évêque ; l'évêque au Pape ; le Pape infaillible à Dieu seul. Transposez cette discipline au chemin de fer et vous avez l'organisation idéale.

" Il ne s'agit pas ici, notez-le bien, de croyances, de foi en tel ou tel dogme. Cela n'a aucune importance. La philosophie seule de la religion catholique nous occupe car cette philosophie est : " Obéissez, obéissez. "

" Malheureusement, M. l'abbé Heyndrickx ne peut plus fournir les hommes dociles en nombre suffisant à nos besoins. Cette diminution de production de la part du clergé, prive les grandes industries, les grandes administrations de la foule d'hommes contents de leur sort par foi. Sans cela rien ne tient. Nous venons de le voir. "

* * *

Des chroniqueurs de corps de garde enseignaient combien le Syndicat avait approché la grande victoire : M. Defrennes, le deuxième jour de la grève, calculait à céder. M. Doudhain, ingénier en chef de la Traction, opposa la menace de sa démission :

" Je ne serais plus maître de rien. Mon service mène ce mouvement. Ou je le brise ou je m'en vais. "

A ces récits, le personnel trouvait la fierté d'avoir fait trembler les chefs, déconsidérés sous la preuve de leur autorité insuffisante. Cordier s'offrait derrière M. Drüze cette consolation :

" Gueule si tu veux. Je me suis bien foutu de toi. "

Mais l'inspecteur voulait ne plus hurler aux hommes. M. Qualin proposait un trop sûr moyen de tonifier le personnel :

" Il faudra peut-être réintégrer quelques révoqués. "

M. Drüze ne connaissait pas ces capitulations :

" Otez-vous cette idée de la tête. Ni Ledur, ni Planchon ne remettront jamais les pieds ici. Les hommes sont abrutis, mais la jalousie des prochaines augmentations les piquera. Patientons. Nous achetons par six mois d'ennuis, vingt ans de sécurité. La réintégration, c'est une idée de parlotte politicienne. Le personnel en donnerait le mérite aux députés et aux meneurs, et à nous la honte d'avoir cédé. Ce souvenir serait ineffaçable et l'autorité perdue. Il n'y a qu'une manière de commander: ne jamais revenir sur sa parole.

* * *

Bachy et Gossens réussissaient, par la recommandation

de M. Dereugnaucourt, à se placer ajusteurs : 6 francs par jour, à l'usine de Bersée. Garnissant leur sac panetier, ils y partaient le matin au train ouvrier. Le mécanicien sentait plus de repos par dormir aux mêmes heures chaque nuit et s'égayer aux dimanches libres. Mais le regret du métier perdu le poignait. Il voulait l'espoir d'y revenir. Au retour par le 1519, il discutait les marches :

" Le 1522 qui passe seulement. Ils ne sont plus capables d'expédier à l'heure... "

Drumez venait le soir chez Gossens après remiser sa voiture de légumes. Il vendait aux femmes des cheminots l'herbe pour leur soupe : des clientes à trois sous, à quatre sous, quinze sous quelquefois, des femmes de mécaniciens. La vie était sauve en fin de journée par cinq à six francs de bénéfice. Bachy souffrant de manquer de vengeance, voulait au moins la plainte :

" Gaillot le chauffeur n'a pas encore trouvé de travail. Ses enfants mangent du pain sec. Sipre gagne 25 sous par jour à porter des prospectus pharmaceutiques dans les boîtes aux lettres.

" La Compagnie crée une classe supérieure de mécaniciens pour les non-grévistes.

" Nous sommes bien vaincus.

" Le dépôt m'a retenu sur ma paie le prix des règlements brûlés dans les poignées de paperasses, la nuit de la déroute. Griaux et Evrard n'ont voulu me donner mon argent qu'avec des insultes : " Mauvais agent. — " Meneur. — Anarchiste. " Je leur ai mis le nez dans leur bêtise :

" Si j'avait été un mauvais agent, vous ne m'auriez pas reçu en délégation. J'ai discuté le service avec vous ; pour ça il fallait bien le connaître ; pour bien le connaître, bien le faire. "

Mme Planchon entrée, ploya sur une chaise son corps venu de tout à rien : " On a du secours à toucher ? On est bien privé. Mon homme a déchargé des tôles l'autre semaine. Maintenant il est débauché. "

Drumez justifia sur son livre un crédit pour elle de cinq francs soixante. Il indiquait à la femme désespérée la nécessité de cette justesse impitoyable :

" C'est le compte. On ne peut pas prendre un sou sur celui des autres. Mais demain, Planchon peut faire journée avec moi. Il donnera le coup de main à la bricole et à crier : " Le chou-fleur ! le beau chou-fleur ! " Part à deux. C'est pas un métier difficile. "

Ledur maigrissait enfin par l'oisiveté :

" Aujourd'hui, j'ai demandé à l'usine à gaz, pour cribler le coke. S'ils n'embauchaient pas, ils m'auraient pas fait entrer au bureau. Quand j'ai dit que je venais du chemin de fer, ça a tourné : " On n'a besoin de personne. " Le comptable était pressé que je sorte. Ils croient que les révoqués sont des malfaiteurs. Ça nous serait plus facile de voler que de travailler. "

Defretin rencontrait des affronts semblables. Toujours net et brossé à la dernière piqûre de poussière, il voyait changer à l'aveu franc de son origine les figures contentes de son apparence. Il humiliait ses mains :

" Si je ne trouve pas une place de mécanicien, je prends ce qui se trouve : chauffeur, déchargeur de charbon. "

Mais il connaissait le réconfort d'une compagne à la joie résistante. Blonde de trente ans à bras d'ouvrier, elle faisait des journées de lessive et riait de sa misère :

" Mes poules n'ont rien eu à manger ce soir. Des poules de gréviste. Elles dîneront par cœur. Je leur ai mis un journal pour qu'elles pensent à autre chose. "

Gossens reculait la limite de sa fatigue. Il ne connaissait pas si loin la fin de ses forces et quel esprit les renouvelait. Malgré 11 heures du soir et l'obligation de repartir le matin au 1512 il redonnait le courage aux hommes serrés dans la petite cuisine où le fourneau s'éteignait :

" Les fourgonniers font cent quarante heures par décade. Le mouchardage est organisé partout. Se tenir tranquille, c'est nécessaire pour ceux que le service esquinte et prudent à ceux que les chefs guettent. Laisse les camarades réfléchir. Ils ne pourront pas toujours traîner ce boulet de honte de nous savoir victimes pour eux. Le dégoût monte déjà jusq'aux essieux des roues. "

Drumez, tout le jour en commerce dans les rues du faubourg, y voyait l'activité de l'abbé Heyndrickx :

" Il parle aux femmes, aux enfants. Il n'est pas fier. Il me salue. Tous amis. Il la connaît.

" Le dimanche matin, à chaque porte on veut changer le gros sou contre deux petits. C'est pour en donner un au curé. On va à la messe maintenant. "

L'employé Delecambre ne reniait pas son idée :

" Si les bons bougres se remuaient, la Réintégration viendrait vite. Les camarades de l'autre côté de la clôture tiennent le meilleur moyen, c'est de trop bien faire.

" L'application du règlement suffit à la paralysie du service : exécuter les milliers de circulaires, tout serait réglementaire et plus rien ne marcherait. "

Gossens ne cédait pas :

" Mam'zelle Cizaille est abrutie par la spécialisation. Elle ne voit pas que tout le mal qu'elle se donne, c'est du mal qu'elle nous fait. Les parlementaires perdent l'occasion. On est dégoûté de leur mauvaise équipe.

" Leurs lois inappliquées créent le mépris de la légalité.

" Leur République ne comptera pas plus pour nous

qu'une chienne crevée, si elle accepte que ses Compagnies fermières frappent les citoyens qui se servent de ses lois."

Delecambre parut approuver :

" C'est clair... "

Mais on ne sut pour quelle pensée il associa à cette adhésion sérieuse la formule de raillerie :

" ... comme du jus de chique. "

Bachy souhaitait frapper au visage l'homme dont la trahison avait dominé la force de leur conscience :

" Il y a eu Bazaine pour la honte des militaires, il y a Briand pour les parlementaires.

" Nous avons risqué le pain de nos enfants, sur la foi de leurs paroles, pour en trouver un, qui nous a écrasés parce que nous nous étions fiés à eux. C'est lui qui a arrangé la grève. "

Gossens trouvait une pensée plus haute et plus douce :

" Des forces que nous ne calculons pas ont joué. Nulle part une volonté satisfaite ne peut dire : " C'est ce que " j'ai voulu. "

" Le fleuve d'hommes a trop de caprices, comme l'eau qui déborde.

" Nous perdons mais le métier gagne. Les conditions de vie de la corporation vont changer. Ne cherchons plus si ceux qui ont mal livré la bataille et proclamé la déroute sont traîtres. Ils sont Parisiens, ça suffit : du bruit au bec et la tête vide. Il leur faut épater et dire plus fort que celui qui a parlé avant. La surenchère qui détruit la République par le mensonge détruira aussi la Révolution.

" Les Parisiens ont versé sur les organisations ouvrières le restant du pétrole de la Commune. "

Drumez les défendait :

" Si chaque réseau avait marché à fond comme nous, leur initiative aurait donné la victoire et ils ne seraient

pas si maudits maintenant. Ils crient, c'est vrai, mais ils avancent à la bataille. Tandis que ceux du Midi... Dans les congrès, on n'entendait qu'eux ; nous, nous écoutions. Ils nous disaient : " Préparez la grève. " Nous l'avons préparée et nous l'avons faite. Le Midi n'a pas bougé. Eux, quand ils ont parlé, ils ont fini. Pour nous ça commence.

" Nous sommes des races différentes sur des réseaux différents. Sur un même réseau déjà, l'esprit de corps sépare tous les métiers : un accrocheur de wagons, un ouvrier d'atelier, un employé de bureau, ça n'est pas les mêmes hommes. De Lille à Marseille une action unifiée n'est pas possible. Nous seuls et les Parisiens aurions vaincu. C'est l'inertie du Midi bavard qui a tué la grève. Il faut couper ce poids mort. Vouloir maintenir la centralisation syndicale, c'est de la routine, par amour-propre devant les Compagnies. Il faut transformer l'organisation prouvée mauvaise par sa défaite et profiter de l'expérience qui enseigne l'autonomie des réseaux.

" Ça n'empêche pas la Fédération. L'entêtement à ne rien changer, c'est vouloir garder pour une prochaine déroute tout ce qui a fait la déroute dernière. "

Gossens incapable de vivre que pour une idée se soumettait au sacrifice :

" La Réintégration, j'y travaillerai toujours, quand je devrais m'user jusqu'à l'os. Les camarades ne cotisent plus. Patience et endurons.

" Ceux de nous qui sont maintenant abrutis de misère et de fatigue sont plus sauveurs de l'idée syndicale que les mille adhérents par semaine du groupe de Paris avant le mouvement. Le souvenir de notre souffrance donnera la rage de vaincre aux hommes de la prochaine grève. Il ne nous a peut-être manqué, pour nous créer une âme de victoire, que les morts à venger. "

Bachy riait de désespoir :

" Tu en as de la vertu. Se donner aux ouvriers c'est se donner aux loups. Ils te briseront quand ils t'auront assez vu, ou qu'un autre qui veut ta place sera assez fort pour te pousser. "

* * *

L'aiguilleur Fauquennois révoqué à Maritime fustigea de son suicide la conscience corporative. A un temps de fermeture du signal du groupe I, Hénocq dit à Brambeux son souvenir :

" Un homme sérieux, leste. Avec lui à la cabine on était tranquille. Il avait trois enfants. Un jour qu'il bêchait son jardin, les deux aînés, en jouant, sont tombés de la fenêtre s'assommer devant lui. Il en est resté triste comme une pierre. Ca n'allait plus dans le ménage. Il tuait sa femme de reproches.

" Un soir il l'a trouvée pendue dans l'escalier et le dernier enfant étranglé à l'autre bout de la corde. Après ça, il n'a plus parlé beaucoup, mais son service c'était son service : jamais un faux coup de levier. Perdre ses enfants, perdre sa femme et encore perdre le métier. Pourquoi aurait-il vécu ?... Il a écrit à son chef qu'il avait toujours bien fait son travail. "

Le signal ouvert permettait à la manœuvre de tirer. Hénocq dut siffler. Doucement il en donna le reproche au surveillant.

" Allons, mon vieux, faut que l'ouvrage se fasse. "

Le franc garçon leva sa figure triste :

" Y'a plus d'amour. Pour des chefs comme vous, on se ferait mourir. Mais travailler pour Drûze — il ne lui donnait aucune injure — qui a fait mener Planchon à la

prison militaire et sortir ses petits enfants de la maison de la Compagnie ; ça ne vous goûte pas."

Hénocq subissait aux fins de service, les propos de M. Qualin, révélateurs des nouvelles ruses :

"Vous devriez adhérer à l'Union catholique, comme M. Legendre. On ne vous demande pas d'aller à la messe. Les convictions sont libres à la Compagnie. Mais il faut opposer une organisation au Syndicat."

Le sous-chef ne prenait même point l'apparence de la docilité à ces conseils. Soûl de tristesse, il présidait à l'énorme travail avec la même mortelle tranquillité que sa brigade aux mains molles et aux cœurs sombres.

Sous l'hiver ennemi, durait le métier sans joie. Le soleil caché luisait pour d'autres mondes. Les oiseaux à la vie dure par ce temps où le sol gelé brisait leur bec picoreur cherchaient les grains tombés des wagons. Aux forts coups de tampons, des pigeons et des alouettes montaient des entre-voies. Les manœuvriers reniaient la casquette, coiffure établie par les bureaucrates de coin de feu, identique pour les employés abrités et les hommes de plein vent. Vercampt mettait un fez rouge, rapporté du 2e zouaves, et Buriet une toque de poils qui les casquaient mieux contre le froid de minuit : 12 sous 0.

A huites heures du matin, de la nuit tardait encore, serrée sous les nuages épais qui privaient la terre de lumière directe. La neige tomba, chassant la gelée grande. La réverbération sur le sol blanc rendit de la clarté. Les hommes transis endurèrent de travailler mouillés, les mains engourdies sur les tendeurs d'accrochage. Les faisceaux d'aiguilles traçaient sur la terre candide un noir éventail de fer, aux branches nettoyées par le passage des wagons.

Les braseros allumés aux têtes de groupes marquaient

des cercles sombres de terre séchée. Les hommes y venaient à l'heure des repos se faire un siège dans les cendres chaudes. De profil au feu, ils rôtissaient une joue ; le vent attaquait l'autre diamantée de glaçons à la moustache.

Entre les voies, le pas des accrocheurs aux souliers imbibés maintenait des pistes noires où duraient des ruisseaux croûtés.

Les signaux donnaient des faces de pierrots aux yeux rouges contre les trains bâchés de blanc, arrivés avec des retards énormes causés par le gel des transmissions. Malgré le balayage fréquent des coussinets, les pointes d'aiguilles ne collaient plus bien. La locomotive P. O. 5086 à plaque de fabrication " A. Borsig. Tegel. " manqua dérailler, convoyée froide dans le 7229 par des monteurs allemands qui utilisaient l'arrêt au triage à lubrifier les mouvements et serrer les écrous.

M. Legendre leur recommandait vigoureusement la prudence :

" C'est pas que je tienne à votre peau. Mais je ne veux pas avoir d'embêtements pour vous. "

Les hommes sévères n'en cessaient point de caresser du bec de leur burette, les aciers blancs de la machine neuve.

M. Daâ renonçait à s'illustrer dans la paperasse. Il aimait rencontrer M. Hénocq. L'amitié rare entre les surmenés avides de se décharger l'un sur l'autre, grandissait entre eux par le sacrifice. Indifférents aux punitions, ils les risquaient pour s'aider. A deux heures du matin M. Daâ éprouvait le plus la tristesse de sa vie. Incapable de s'enfermer en lui-même, il disait tout ce qu'il allait faire :

" C'est égal, tenir douze heures dans la neige avec un

croûte de pain à sucer. Pas le temps de lâcher les manœuvres pour chauffer du café. Je cherche quelque chose dans les Assurances... un emploi de commerce... je ne peux pas faire assez de démarches. N'est-ce pas. Un chef doit tout son temps à la Compagnie. "

Hénocq pouvait trouver à l'âpre besogne plus de contentement. Et il trinquait avec son équipe. Le " en route et à l'heure " faisait encore joie à cet homme du rail voué au métier qu'il ne concevait point de quitter. M. Drüze l'évaluait bien à M. Qualin :

" Vous estimez trop M. Legendre : un faux garçon. Hénocq vaut mieux. Il ne quitte jamais son personnel. On le voit toujours à la machine...

— Il boit.

— Moins. "

Obstiné à le perfectionner, M. Drüze lui envoyait des dossiers nombreux et devait lui infliger des blâmes, car le sous-chef les transmettait directement au brasero en prononçant la formule sacramentelle :

" Votre respectueux et dévoué. "

Les manœuvriers approuvaient ce courage :

" Pas froussard. "

Ils y gagnaient, car les sous-chefs ordonnés proposaient le fautif indispensable à clore l'enquête. Mais aussi, Hénocq pouvait, la nuit, s'arrêter une heure et consoler M. Daâ ou dormir, sandwiché entre les deux banquettes de crin d'un compartiment de 1re classe.

M. Drüze surgit un matin à 1 h. 1/2, cravaté jusqu'à la bouche d'un cache-nez de laine. Brambeux ouvrit le mince logis sans feu où M. Hénocq fermait les yeux. Le sous-chef courut, en réplique au froid hostile.

L'inspecteur affûté derrière le wagon de tête de la 11e, l'arrêta :

" Vous n'avez donc pas le temps de vous reposer dans la journée ? Je n'admets pas qu'un sous-chef abandonne un instant les manœuvres... De votre part, cela m'étonne."

Hénocq montrait à répondre une audace sans brusquerie :

" On nous marque au tableau de service un repos de deux heures. J'en prends une.

— Vos camarades n'en prennent pas.

— A 4 heures du matin, ils n'y voient plus clair. Ils sont comme des morceaux de bois à côté de leur machine..."

Pour avoir le dernier mot, M. Drüze le dit avec violence :

" Taisez-vous ! "

La place ainsi libérée à ses arguments, il parla avec bonhomie :

" Vous ne vous rendez pas compte que votre indépendance, votre manière de négliger les dossiers et surtout d'aller à l'estaminet, vous ôtent des chances de nomination à la place de M. Détue... "

Le sauvage marqua sa dignité :

" Je ne demande rien. "

M. Drüze indiqua le châtiment à cet esprit content qu'il ne pouvait poindre :

" Vous pourrirez sous-chef. "

Hénocq s'éloigna dans la brousse des wagons où le 5701 venait d'entrer.

Un halo blanc cerclait les lampes électriques. Le plus grand ennemi du métier : le brouillard, attaquait la lumière. Les lanternes à main se voyaient à un mètre dans l'ombre occupée de vapeurs. Les fanaux des trains, enfouis à cette épaisseur, paraissaient voilés par une énorme main diaphane ; leur clarté projetait sur l'écran

blanc doublé de nuit le spectre des manœuvriers approchés.

Les équipiers se criaient fort le croisement bon, et les wagons lancés disparaissaient, avalés par l'ombre, vers le choc que le freinage en marche ne réduisait plus. Sur le rail invisible, les machines prudentes sifflaient à bruit maté par l'atmosphère épaisse.

Le travail à tâtons se faisait d'instinct, sauvé par la grande habitude.

Le jour donna une nuit blême de la même opacité que la nuit noire. Les lanternes regarnies d'huile continuaient de secourir l'incertitude des hommes attentifs aux bruits annonciateurs des masses en roulement dans la ténèbre blanche.

*
* *

Le 20 mars, M. Sellier informa officieusement M. Qualin que M. Drüze tenait la mise à la retraite de M. Smagghe et la nomination de M. Détue à la Poudrière, gare de douze agents.

Le chef manda par téléphone M. Legendre. Devant le sous-officier entré à pas brusques, le petit homme à grosse tête, debout au bureau, bredouillait son triomphe :

" Ça y est enfin ! Ils foutent le camp !... Ce chien de Détue. J'aimerais mieux l'embrasser mort que lui dire au revoir. "

Ils s'enfermèrent pour boire à la satisfaction de leur rancune.

En face des deux chefs soûlés de leur haine contente, la pluie lessivait les manœuvriers de nuit et s'ajoutait à l'eau du dégel, en chapelet de flaques. Devant l'écurie du cheval de cour, vieil employé enclos à vie, M. Daû eut la confidence du retraité :

" Si on savait comment on vous traite à la Compagnie,

on n'y entrerait jamais. Ma tête ne plaît pas à M. Drüze, on me met à la porte, après vingt-quatre ans de service. Mes appointements devenaient sérieux, j'aurais pu me rattraper un peu des dures années. Je n'ai pas un jour de maladie depuis quatre ans. Je vais faire le commerce des grains. On ne peut pas rester oisif à cinquante-deux ans. »

M. Daâ reprit sa plainte :

« Si vous trouviez quelque chose pour moi ? »

M. Smagghe entre la peine de précautionner ce chétif et le plaisir d'un peu de revanche contre la Compagnie, n'hésita pas, car il était homme :

« Il faut avoir tué père et mère pour rester ici. »

M. Détue gâtait la joie de M. Qualin par se montrer satisfait :

« J'ai 400 francs d'augmentation et un poste de chef. Personne sur le dos. Ça va me paraître bon. Parmi ceux qui comptent sur ma place, ici, il y en a qui se suceront les doigts. »

Cette allusion à l'habitude de M. Legendre de se mordre les ongles par colère, trouva son application le lendemain du départ de M. Détue. Un sous-chef de la gare de Paris passait adjoint au triage. M. Legendre resta deux jours lèvres immobiles et retrouvant enfin la force de ses imprécations entra dans le bureau du chef pour la proclamation d'une haine nouvelle :

« Voilà deux ans que je m'esquinte ici à sauver la gare contre Détue. J'ai fait des journées de quinze et seize heures de service. Et je suis aussi avancé que ceux qui se fichent de tout comme M. Bernard ou les propre-à-rien comme M. Daâ.

« Tout le personnel maintenant rit de moi, mais je me paierai sur le nouveau... »

M. Qualin combattit cette complication destructive de sa tranquillité :

" M. Drüze a fait nommer un homme à lui. Votre tour viendra. Vous avez eu la malchance du déraillement du 129. Je vous rappelle comme le premier de vos devoirs celui de veiller à la stricte application de l'article 11. A ce sujet, relisez la circulaire n° 216 de cette année ; l'ordre de service n° 256 du 22 février 1897 ; la circulaire n° 461 du 2 décembre 1897 ; l'ordre du jour n° 1 du 15 mai 1897 ; la circulaire n° 269 du 4 juillet 1899 ; l'ordre du jour n° 1 du 21 janvier 1905.... "

Le sous-chef s'adoucissait à tant de menace et M. Qualin cessant de feuilleter sa *Récapitulation* de toutes les circulaires, dont il était très fier, donna la recommandation majeure :

" N'essayez pas de lutter contre l'inspecteur, ça irait mal. "

* * *

Le lendemain le 5703 entre à 8 h. 07 matin par le côté Sud, déborda encore de douze wagons la voie 5. M. Legendre commandé au changement de service des sous-chefs Nord, ordonna le garage du débord sur 4. Le mécanicien mécontent tira lentement. Cordier eut le temps de suivre avec quinze wagons pour refouler premier sur le 7280 en formation sur 11. Mais le mécanicien capricieux, traînard à partir, revenait vite. Liégeois, sur la machine de manœuvres ouvrit tout grand son régulateur pour fuir la rame du 5703 imminente sur ses tampons avant. Cordier sonnait l'arrêt. Le mécanicien de train ne freina pas vite, rageur encore de ce délai dont il ne voyait pas l'urgence. Le dernier wagon soulevé au choc contre la machine de gare retomba déraillé, maillant juste son

tendeur dans le crochet de traction. Les roues descendues s'éloignèrent peu du rail, retenues par le tirage oblique de l'attelage tordu. M. Legendre assaillait Cordier :

" Encore de vos tours... engager deux manœuvres à la fois. Vous le faites exprès parce que je suis de service. "

Le gagne-minutes coupant la discussion abloqua un cric, travail des Visiteurs qui arrivèrent pour voir le premier essieu retomber sur rails ; éloignant les manœuvriers, ils attaquèrent à deux crics le second. Le wagon vide promptement hissé laissa du mou au tendeur. Le décrochage à la main en était dangereux. Cordier l'activeur abrégeait tout et, baissé entre les tampons, soulevait la maille. Libre de cette attache le déraillé chassa l'appui. Les visiteurs fuyaient sa chute oblique. Cordier donna un cri grave et bas, brusquement fini. Sa tête aux yeux clos cherchait la terre. Un tampon du wagon, en genou sur sa poitrine l'appuyait au crochet de la locomotive. Les hommes, silencieux en leur sombre dextérité rempoignaient durement la masse. Les mains de tous services se mariaient sur la manivelle des crics. L'équipe entière et le sous-chef, égratignant au bois du wagon des épaules soulevées et des joues rouges de force, l'équilibraient contre la vitesse imprudente de la remontée.

Les crémaillères mises au dernier cran, la force de vingt corps rués, dont les pieds creusaient le ballast, domina l'inertie du sept tonnes cinq, jeté d'un élan heureux en plein sur rails où il continua doucement sa course. Cordier, desserré, tombait.

La couleur des violettes ornait son visage où la bouche ouvrait un trou noir bordé de blême. La barbe de deux jours trouvait une coloration de points d'encre sur le repoussoir de la peau exsangue.

Vandenabeele et Bécue le posaient dans le fauteuil

pourri du bureau des sous-chefs, amené au pas de course. Ranimé par cet ébranlement à son corps navré, il souleva ses paupières et par-dessus les hommes regarda la lumière.

Les porteurs bien au pas marchaient soigneusement tenant le fauteuil en civière sur deux perches de manœuvres.

Desmaretz et Lamotte continuant le service donnaient l'entrée au 4312 dont le sifflet obstiné fournissait de musique le convoi du blessé.

Dans la salle de visite médicale, M. Qualin ouvrit la fontaine sèche du lave-mains dont la cuvette tenait une boue crémée de savonnage. Privé d'eau immédiate à jeter à la figure de l'abîmé, il y succédana un cri vigoureux :

" Cordier ! "

M. Legendre lui rendit le service de prendre sa place pour des appels aussi puissants que contre les accrocheurs de nuit en dépassement de repos. Le médecin mandé, ne venait pas. M. Qualin en finissait :

" Il faut le mettre sur la civière et le porter à l'hôpital."

La poussière des toiles poudreriza le blessé ; ses pieds dépassant le cadre montraient des semelles aux clous luisants. M. Drüze arrivé, ne souleva pas le palanquin mais donna de bons conseils :

" Sortez par le portillon Nord pour éviter la cour P. V. Lamotte et Bécue aux brancards. M. Cappel vous relaiera. "

Le secrétaire du chef, fier de cette mission, s'y montrait attentionné :

" Du portillon Nord à l'hôpital, il faut descendre la rue Defrennes. Cordier y habite. "

Les deux chefs ensemble, profitèrent de l'avis :

" Faites le grand tour. "

Les porteurs mirent les bretelles. Les gros souliers du blessé oscillant à la marche, frôlaient les jarrets du brancardier avant. Ils allèrent bon pas contre la clôture dans la rue du chemin de fer à un seul rang de maisons. Les femmes occupées au ménage matinal ne voyaient rien. Mais une qui nettoyait ses fenêtres, cria :

" Qui c'est ? "

A un carrefour, les toupies commençaient à pouvoir tourner sur les trottoirs de terre séchés par le vent de mars. Des enfants les ramassaient pour accourir. Le pépiage des femmes maintenant averties appelait les autres aux portes. Celles des fourgonniers demandaient :

" C'est un garde-frein ? "

et celles de la Traction :

" C'est un mécanicien ? "

Les porteurs pausèrent. M. Cappel repoussait les mains qui attentaient aux toiles, puis il prit la bretelle de tête et repartit à longs pas, entraînant le porteur arrière. Bécue, qui marchait libre livra un peu du secret :

" C'est un homme du triage. "

Une femme certifia :

" C'est Cuvilliers, celui des manœuvres. Il reste ici près. "

Des enfants y couraient. M^me^ Cuvilliers, la bouche ouverte, une main au flanc, affronta le cortège et malgré Bécue, ouvrit le palanquin. Reprenant son souffle, elle dit :

" C'est pas mon homme. "

Puis elle nourrit la curiosité des autres :

" Il est tout entier, "

car elles en avaient déjà vu ramener sans jambes, ou coupés en deux, ou liquides dans les bâches. Bécue redressé par Cappel, s'affermissait à repousser les enfants

gourmands de la mort, pressés et murmurants comme des mouches.

Les femmes compatissantes plaignaient la souffrance voilée.

M. Cappel devenait habile à les rassurer :

" S'il était mort, on ne le mènerait pas à l'hôpital. "

Ils y entrèrent.

M. Snave, médecin au nez gras lorgnonné cristal et or, arrivait à la gare. Le choix par la Compagnie de ce récent installé, scandalisait les vingt-cinq anciens praticiens de la ville, candidats au poste rétribué par le transport gratuit sur tous réseaux, en première classe, compartiment réservé, coup de casquette du chef de gare et autres petits avantages dus aux amis de la maison. M. Snave, justement revenu de Nice dans ces confortables conditions, mit au souci du blessé ses forces fraîches et partit pour l'hôpital car aux huit cents francs de traitement fixe la Compagnie accordait une gratification annuelle basée sur les services rendus.

A midi, les trois porteurs ramenèrent la civière et le certificat médical sur l'imprimé réglementaire :

" ... à la surface des tegments deux larges ecchymoses... fracture comminutive de la colonne vertébrale par écrasement total des douzième vertèbre dorsale et première, deuxième, troisième lombaires avec luxation des dixième et onzième dorsales... rupture du foie avec hémorragie intrapentonéale considérable, lésion ayant pu causer à elle seule la mort... "

M. Qualin passa aussitôt les dépêches réglementaires à :

1° l'Inspecteur de l'Exploitation : M. Drüze ;

2° l'Inspecteur principal : M. Ipp ;

3° les ingénieurs de la Voie et de la Traction ;

4° le Service Central ;

5° le commissaire de Surveillance ;
6° l'ingénieur du Contrôle.

M. Qualin devait, après le compte rendu télégraphique, établir la formule B, accident de troisième catégorie à expédier en quatre exemplaires.

L'instruction sur le " Mode de procéder pour les Avis, Enquêtes et Transmissions de pièces à établir en cas d'Accidents " prescrivait encore :

" Le chef de gare procède d'urgence aux déclarations prescrites par les articles 302 et 303 du Règlement général, ainsi qu'à la déclaration d'accident du travail. "

Le dossier revint avec une fiche de M. Menu, chef de bureau :

" Prière d'indiquer si le sous-chef de manœuvres Cordier portait des chaussures ferrées à clous jointifs.

" Votre dévoué. "

La circulaire n° 1208 interdisait les semelles bordées de fer, dangereuses sur les rails et les marchepieds métalliques. Elles ne paraissaient point déterminantes de l'accident Cordier, mais M. Menu le demandait pour tous les cas, même d'un employé, assis, blessé par la chute d'un tuyau de poêle. Car il ne négligeait aucune circulaire.

M. Qualin répondit immédiatement :

" Le sous-chef de manœuvres Cordier ne portait pas de clous à ses souliers.

" Votre respectueux et dévoué. "

Un paysan de cinquante ans, oncle du mort, vint chercher l'inspecteur dans le triage :

" Monsieur, c'est pour l'enterrement. On voudrait qu'il ait un beau cercueil, ce garçon : Il le mérite bien. "

M. Drûze défendit les intérêts de la Compagnie, par sa rudesse accoutumée :

" Enterrez-le selon la coutume de vos familles. La Compagnie donne cent francs. Arrangez-vous. "

L'homme s'en alla attristé par ce chiffre administratif, ferme. Il espérait une formule vague :

" Faites pour le mieux. "

et de pouvoir présenter des factures.

Prugeois le guidait dans les voies :

" Attention aux wagons. Vous n'auriez aussi qu'un pardessus en sapin. Pour un ouvrier tué à son travail, c'est pas beaucoup d'honneur. "

On enterra Cordier le samedi matin, par un temps à contenter une mariée : le sourire du soleil dans le ciel en toilette bleue.

Une lanterne funéraire brûlait à la porte endeuillée de la petite maison sans étage. Les hommes en redingotes étriquées s'assemblaient devant le corbillard à un cheval maigre. Le poil rebroussé des chapeaux hauts de forme détruisait le reflet de la lumière parfaitement accueillie par le chapeau repassé de M. Drûze.

Les gens entrés saluer le mort se serraient dans le couloir réduit. Le rang des femmes en noir, le mouchoir sur la figure, cachait le lit. Les mains, haussant le goupillon de son bénitier de cuivre, jetaient de l'eau au christ argenté, ouvrant ses bras en zinc creux sur le bois neuf du cercueil élevé par la table.

Les porteurs de couronnes cherchèrent dans le cortège la préséance, mais elle fut de droit à la Première Division : manœuvriers du service de nuit qui retardaient leur sommeil. Au chant triste des prêtres, Hénocq se souvenait. Derrière son front où forçait la migraine insistaient deux images : Boët, ce surveillant prompt à freiner les lancées

trop fortes. Un matin à deux heures, où il fait si bon s'endormir, Hénocq avait dû crier l'homme parti au galop derrière dix vingt-tonnes qui roulaient vers le fracas :

" Il n'y a plus moyen de s'amener ? "

Appelé par le silence, il avait trouvé le surveillant tranché à la taille sous la rame ralentie par l'obstacle.

Et Breyne l'accrocheur, giflé sur les voies de service par le 128, rapide d'Allemagne, qui l'envoyait à dix mètres d'une claque de son tampon et le rejoignant d'un coup de bielle, dogue de fer, lui enlevait la figure. Dans l'hallucination de Hénocq fatigué, tous les hommes morts du métier suivaient Cordier : quarante-cinq en un an pour le réseau, les heureux tués sur le coup, et les autres que la Mort mangeait lentement, en commençant par un bout.

Grandi par les mottes de terre du bord de la fosse, M. Qualin haussant sur un col cérémoniel sa grosse tête aux joues luisantes, lut sur block-notes, imprimé modèle n° 676. On distinguait qu'il félicitait Cordier de son dévouement au travail et de son amour de la messe. M. Qualin ne négligeait pas cette occasion d'indiquer la préférence de la Compagnie pour les hommes pieux. A voix plus distincte, il achevait :

" Cordier, vous n'avez pas été de ceux qui recherchent par tous les moyens les satisfactions terrestres. Vous avez compris la beauté de l'obéissance dont vous avez maintenant la récompense dans un monde où nous nous retrouverons tous égaux : Au revoir, mon camarade. Au revoir, Cordier. "

Les femmes émues par cette apparence de solennité se livraient aux sanglots retenus pendant le discours.

Les porteurs calaient les couronnes contre le tronc abattu d'un arbre jeune sacrifié au cadavre, ses racines

tranchées issant des mottes fraîches. L'enfouissement commençait par les mains amies. Les hommes défilaient, lançant la terre : les cantonniers à poignée pleine ; M. Qualin et M. Drüze à pincettes du bout des doigts gantés. L'inspecteur attendit d'être hors du cimetière pour revenir au souci du métier :

" Monsieur Qualin je vous ai transmis le dossier ce matin. M. Ipp conclut à une imprudence de la part de Cordier. Il ne devait pas entrer dans les tampons, mais laisser faire les visiteurs. "

Hénocq formulait discrètement l'éloge :

" Il a voulu aller plus vite. "

M. Drüze l'accentua en blâme :

" Il a voulu aller trop vite. C'est l'opinion de M. Ipp C'est la mienne. "

M. Qualin l'adopta sans réserves :

" C'est la mienne. "

M. Drüze expliquait l'inutilité du sacrifice :

" L'Administration n'est pas une armée en campagne. Le premier devoir d'un agent est de ne jamais se faire tuer. "

Accélérant sa marche à gagner la solitude avec l'inspecteur, le chef parlait d'aller à Paris. M. Drüze marqua fermement sa réprobation de ces démarches par-dessus sa tête :

" Vous perdrez votre temps. M. Defrennes est en Écosse. Vous voulez encore réclamer. Vous n'êtes jamais content de votre situation...

" Vous avez cependant de singuliers procédés pour la bonifier. Votre comptabilité de solde du personnel de manutention en donne la preuve. "

Teint par la peur soudaine de la même couleur que Cordier par la mort, M. Qualin après vingt pas ralentis

retrouvait la parole, sans la prudence du bredouillement où il abritait depuis quinze ans sa responsabilité :

" Monsieur l'Inspecteur... Je suis un agent fidèle... qui se donne tout entier à la Compagnie... J'ai perdu ma santé pendant la grève... "

Hénocq rejoignait Vercampt qui achevait ce matin sa semaine de nuit. Ils s'assirent à une petite table de cabaret tranquille. Vercampt nia l'éloge de M. Qualin au tué :

" Il l'a traité de lèche-curé. A la Compagnie, on est insulté vivant et insulté mort. "

Mais à l'entrée d'autres suiveurs du convoi, il cessa des propos aussi hardis et partit pêcher.

L'étang dormait. Aucun plongeon de grenouille ne remuait l'eau nappée de brouillard. Les peupliers du bord aux racines noyées montaient haut, leurs branches encore sans feuilles. Vercampt fit un siège de foin arraché au talus où l'herbe commençait déjà son regain. La ligne franchit les pointes dégainées des iris. La fatigue de l'homme fondait à l'air humide et propre, pur de fumée. Aucune escarbille n'attaquait plus sont œil ouvert, au guet du flotteur, l'autre docile au sommeil. L'étang lui offrait le même repos qu'à M. Defrennes les lacs d'Ecosse, mais une joie de plus : trouver sa nourriture. Le fil vivement tiré jeta haut un carillon de vase qui accomplit sur l'herbe des arquements frénétiques. Les arbres sévères bénissaient de leur balancement l'homme patient. Le sifflet d'un merle sembla un signal de départ. Vercampt y souda l'idée du métier : " En route et à l'heure. "

Tranquille comme l'herbe il écoutait continuer en lui les manœuvres et y participait :

" Sur 9, un vieux Grosbourg. Il y a cinq jours qu'il est là. Le feront-ils partir aujourd'hui ? "

Il trouvait des raisons de se tourmenter au souvenir de Cordier :

" Si je n'avais pas fait refouler si vite le 5703, ça ne serait pas arrivé. "

Le remords le réveilla comme un cri de relève dans le repos de nuit. Ses paupières tombantes coupaient des larmes. La pauvre joie de sa sortie de quinzaine était perdue.

* * *

M. Qualin réfugié à son bureau, tripotait à doigts mous son courrier. L'angoisse creusait sa poitrine. L'inspecteur lui infligeait depuis deux jours le silence.

Le chef tomba sa main à plat sur les dernières circulaires :

" Merde après tout. Si on vole, c'est qu'on n'est pas payé pour le travail qu'on fait. "

Mais il réfléchissait mieux :

" Il étouffera ça. La compagnie n'est pas à un moment où elle peut se diminuer en exécutant des chefs. Ils ne me révoqueront pas comme un gréviste. "

Résolu à toute sa puissante patience, il se remettait au papier. Dans les journaux, les secrétaires avaient coché bleu le récit d'un nouveau tumulte syndical entre réformistes et révolutionnaires.

M. Qualin précipité dans une salutation à M. Drüze lui fournissait la nouvelle :

" Monsieur l'Inspecteur ! Le Syndicat s'écroule !... "

Arrêté à cette magnifique révélation, M. Drüze acceptait les journaux. M. Qualin eut, en échange le bienfait de sa conversation :

" Ils en viennent à ce que nous voulions : leur destruction. Nous avions dit que le Syndicat national n'existait

pas. Il n'existe plus. Nous tenons vingt ans d'autorité car notre parole s'accomplit. Ils n'ont pas été capables de supporter la défaite. Ils n'auraient pas pu, la victoire. C'est plus difficile. "

Sa joie libérait des vérités :

" Il ne nous tiendront plus comme en octobre. Encore un peu... "

Puis ils les railla comme il faisait aux manœuvriers :

" Ils ne connaissent rien à leur affaire. Leur artillerie tire sur leur infanterie. Et ils ne peuvent plus s'en dédire. Leurs attidudes sont maintenant trop fièrement établies. Aucun n'y voudra renoncer. La revendication contre nous ne les occupe plus, mais la lutte d'eux contre eux. N'importe qui perde, nous gagnons toujours. "

M. Qualin prenait à ces confidences la certitude de sa sécurité. Il bavait d'aise. L'inspecteur proposa plus de philosophie à son adhésion ronronnante :

" Le monde est bien fait. Les passions aident la police de la Société. Un syndicalisme vertueux l'aurait dominée, mais tout ce qui est humain est en lui et il se détruit. L'humanité ne peut tirer sa règle d'elle-même. Autre chose que l'homme domine l'homme. "

M. Qualin simplifiait :

" La religion, Monsieur l'Inspecteur... "

M. Drüze consentit à cette idée officielle : " Oui. "

Et y ajouta, l'index rigide vers le chef :

" Il faut en haut l'honneur. En bas la police. "

L'occasion d'une nouvelle dispute acide et courtoise avec M. Boullois tira M. Qualin du malaise de n'avoir rien à répondre dans le silence offert par l'inspecteur.

Le chef de section se plaignit du manque de wagons pour l'enlèvement des matériaux de construction.

Les travaux, arrêtés l'hiver, reprenaient par l'exécution

de la troisième étape comportant le déplacement des bureaux et corps de garde Sud.

Les brèches aux murs donnaient le plein jour dans les vieux locaux dont la dénudation libérait la saleté profonde des planchers brodés de trous à rats, à la place des anciennes piles de papier. Quatre hommes achevaient le déménagement du corps de garde. M. Legendre décloua lui-même du mur le crucifix de métal noirci par la fumée des fricots et accompagna le transfert de ce meuble de recommandations énergiques :

" Remettez-moi ce bon Dieu proprement en place. Gare au premier qui le chahute. "

Ce discours religieux montrait le progrès de l'idéal chrétien dans l'esprit de M. Legendre et son adhésion consciencieuse à l'Union catholique dont il espérait le salut de son avancement compromis.

Ce coin de la gare aux maçonneries ruinées projetait la pensée aux temps à venir où les rails oubliés du chemin de fer fondraient à rouille dans la terre remuée d'inventions nouvelles.

Les fils des hommes du métier disparu, à la place où les ancêtres auraient perdu leur joie et leur sang, accompliraient leur souffrance différente.

ACHEVÉ D'IMPRIMER LE VINGT DÉCEMBRE MIL NEUF CENT VINGT TROIS PAR L'IMPRIMERIE SAINTE CATHERINE, 12, RUE DU TRAM, BRUGES, BELGIQUE.

843.89 H22E

a39001 0008038559b

843 89 H22E
HAMP P LA PEINE DES H

INSERT BOOK
MASTER CARD
FACE UP IN
FRONT SLOT
OF S.R. PUNCH

MASTER CARD

GLOBE 3101M-9

UNIVERSITY OF ARIZ
LIBRARY

5 5923

E. STECHERT & Co
FRED HAENER